C. No. 8.

DE OFFENTLIGE JERNBANER.

DRIFTSBERETNING

FOR

NORSK HOVED-JERNBANE

I AARET 1870.

AFGIVEN TIL

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE

AF

DIRECTIONEN FOR DEN NORSKE HOVEDJERNBANE.

CHRISTIANIA.

TRYKT I CARL C. WERNER & COMP's BOGTRYKKERI.

1871.

Indhold.

Indtægter og Udgifter (Recettes et dépenses) . . . . . Pag. 1
Regnskab over Heftyes Understøttelsesfond (Comte du fonds de Mr. Heftye) . . . . . — 5
Oplysninger om Indtægterne (Renseignements sur les recettes) . . . . . — 6
do. - Udgifterne (do. - - dépenses) . . . . . — 9
do. - Passageerbefordringen (do. - le transport des voyageurs) . . . . . — 13
do. - Godsbefordringen (do. - - transport des marchandises) . . . . . — 18
Sammenligning mellem Godsbefordringen i de forløbne 16 Driftsaar
(Comparaison du transport des marchandises pour les 16 exercises finis) . . . . . — 30
Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter i de forløbne 16 Driftsaar
(Comparaison des recettes pour les 16 exercises finis) . . . . . — 34
Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter i de forløbne 16 Driftsaar
(Comparaison des dépenses pour les 16 exercises finis) . . . . . — 36
Oplysninger om Locomotivernes Drift (Renseignements sur le service des machines locomotives) . . — 38
Oplysninger om Vognenes Drift samt Vogndepartementets Udgifter (Renseignements sur le service
des voitures et wagons et sur les dépenses du département des voitures et wagons) . . — 46
Vedligeholdelse af Jernbanelinien (Entretien de la voie) . . . . . — 51
do. - Bygninger (Entretien des bâtiments) . . . . . — 54
do. - Stationspladse (Entretien des places des stations) . . . . . — 58
do. - Inventariet (Entretien des meubles et des ustensiles) . . . . . — 60
Om Coke- og Kulbeholdningen (Renseignements sur le depôt de coke et de houille) . . . . . — 62
Oplysning om Forandringen af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret
(Renseignement sur le changement du capital du chemin de fer dans l'exercise fini) . . — 62
Meyergaardens Gevinst- & Tabs Conto (Comte du profit et de perte du „Meyergaarden") . . . . — 63
Betjentboligers do. do. do. (do. do. do. des maisons des ouvriers . . — 63
Øierdampskibets do. do. do, (do. do. do. du bateau à vapeur sur le lac
d'Øieren) . . . . . — 64
Mjøsdampskibenes do. do. do. (do. do. do. des bateaux à vapeurs sur le lac
de Mjøsen) . . . . . — 69
Uheld og Standsninger (Accidents et délais) . . . . . — 82
Anhang (Appendice). Angaaende Anvendelsen af Overskuddet for Aaret 1869 . . . . . — 83
Statistique de l'exploitation pour les exercises 1863—1870 . . . . . — 134

Den Norske Hoved-Jernbanes Regnskab

for Driftsaaret 1870.

Indtægter:

			Spd.	ß	Spd.	ß
Indtægt for Befordring af 200 002 Passagerer			46 517	8½		
— - — - 563 Vogne			431	62		
— - — - 3 019 levende Dyr			1 049	27½		
— - — - Bagage			1 558	53		
— - — - Pakker			2 824	84½		
— - — - Melk			5 753	85		
— - — - Varer			177 573	79		
— - — - Posten			1 219	114		
— - — - Telegrammer			794	52		
Huusleie			244	72		
Tomteleie			5 662	27		
Pakhuusleie			616	86		
Oplagsafgift (af Jern)			334	62		
Bryggeleie			475	45		
Noteringsgebyhr af Actier			54	48		
	Spd.	ß	Spd.	ß		
Leie af Hovedbanens Vogne	10 508	53				
Herfra Leie af Kongsvingerbanens Vogne	7 019	91				
			3 488	82		
Leie af Hovedbanens Locomotiver	142	59				
Herfra Leie af Kongsvingerbanens Locomotiver	104	33				
			38	26		
					3 526	108
Forpagtning af Sørengen					521	27½
Extra Indtægter					131	88
						249 290 49

Udgifter:

Directionens Løn			2 000	„		
Fragaar Kongsvingerbanens Bidrag			314	60		
					1 685	60
Hoved-Contoirets Udgifter:						
Lønninger			8 895	31		
Fragaaer Statsbanernes og Mjøsdampskibenes Bidrag dertil:						
	Spd.	ß				
Kongsvingerbanen	2 665	59				
Hamarbanen	300	„				
Mjøsdampskibene	120	„				
			3 085	59		
			5 809	92		
Contoirudgifter og Bibliotheket	1 450	36				
Fragaaer Kongsvingerbanens Bidrag hertil	864	117				
			585	39		
					6 395	11
				Lateris	8 080	71 249 290 49

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport			8 080	71	249 290	49
Stationsudgifter:						
Lønninger	22 485	29				
Hestehold	1 818	117				
Contoirudgifter	1 217	61				
Olie, Lys, etc.	409	99				
Brænde	636	44				
Gas, Christiania Station	368	103				
do. Lillestrøm do.	20	7½				
Assurance og Afgifter	1 929	91½				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	1 631	118½				
	30 518	70½				
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Drift af Vogne	5 769	24	24 749	46½		
Locomotiv-Departementets Udgifter:						
Lønninger	25 458	85				
Contoirudgifter	190	86				
Gas	627	72				
Brænde	227	90				
Forbrug af Coke og Kul	23 672	73				
Olie, Talg, Hamp og Pudsegarn	5 270	38				
Materialforbrug	7 698	42½				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	1 932	43				
Forskjellige Udgifter	262	29				
	65 340	78½				
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelse og Drift af dens Locomotiver	33 846	80	31 493	118½		
Vogn-Departementets Udgifter:						
Lønninger	9 204	90				
Materialier	14 126	20				
Vedligeholdelse af Presenninger	662	95				
	23 993	85				
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelse af dens Vogne	9 968	95	14 024	110		
Ingenieur-Departementets Udgifter:						
Gager	863	24				
Lønninger til Skinnelæggere, ordinaire	6 850	12				
do. „ do. extraordinaire	4 212	69				
do. „ Gjærders Istandsættelse, Ballastskufning, Planering, Afgrøftning og Sneeskufning	3 042	82				
Materialier til Liniens Vedligeholdelse	8 584	119½				
Arbeidsløn for Linien i Værkstedet	1 119	95				
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse, ordinaire	316	30				
do. „ do. do. extraordinaire	494	114				
do. „ do. do. i Værkstedet	6	48				
Materialier „ do. do.	597	47				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	699	24	26 787	64½		
Vedligeholdelse af Bygninger:						
1. I Christiania, Stationsbygninger	954	4½				
I do. Værkstedsbygninger	996	43				
2. I Lillestrøm (halv Andeel)	438	76½				
Lateris	2 389	4	105 136	50½	249 290	49

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport	2 389	4	105 136	50½	249 290	49
3. I Eidsvold	3 393	54				
4. Mellemstationerne	2 684	4½				
5. Skinnelæggerboliger	990	104½				
6. Grindvogterboliger og Vagthuuse	525	74				
			9 983	1		
Vedligeholdelse af Stationspladse:						
1. Christiania	1 972	9				
2. Lillestrøm (halv Andeel)	347	24½				
3. Eidsvold	1 372	2				
4. Mellemstationerne	1 610	17				
			5 301	52½		
Vedligeholdelse af Telegrafen	1 330	116½				
Fragaaer Kongsvingerbanens Bidrag hertil	858	83				
			472	33½		
Uniformer			1 573	78		
Erstatninger			139	106		
Tab paa Tømmerkjørsel til Strømmens Sangbrugseiere:						
Vedligeholdelse og Drift af Kehrad	471	57				
÷ Indtægt af Tømmertransport til Strømmen Sidebane efter Fradrag af Omkostninger (heri ikke medregnet Locomotiv- og Vognudgifter til samme)	430	26½				
			41	30½		
Renter			12 716	1		
Jernbanebetjentenes Procenter			762	3		
Tilskud til Pensions- og Understøttelsescassen			560	56		
Agio Conto			88	91½		
Omkostninger ved Udbetaling af Dividende i London			460	26		
Forskjellige Udgifter			513	30		
Omlægning af Dele af Linien mellem Robsrud og Leersund	242	18				
Omlægning af Linien fra 72 ℔s til 60 ℔s Vignolskinner	101	103				
Opførelse af ny Staldbygning i Christiania, Rest	4	24				
Øierdampskibets Gevinst og Tab	46	108½				
Opførelse af Steenmuur langs Dybwads Tomt og Bro over Hovindbækken	679	119				
			1 075	12½		
					138 823	92
Heraf følger for 16de Driftsaar en Gevinst af					110 466	77
hvoraf overeensstemmende med Contract om Jernbanens Anlæg m. m. er crediteret:						
Den Norske Regjering Rente af Grundens Værdi for Aaret 1870 £ 1 200 à 4 Spd. 58 ß					5 380	„
Tilbage Overskud					105 086	77
hvilket har sat Directionen istand til for de prioriterede Actier £ 225 000 for Aaret 1870 at erklære en Dividende af 5 pCt. eller £ 11 250 à 4 Spd. 58 ß			50 437	60		
og for de uprioriterede Actier 1 012 500 Spd. en Dividende af 4 pCt.			40 500	„		
					90 937	60
og at overføre til Ombygnings- og Reservefondet.					14 149	17

Hermed salderes Balance-Contoen, som udviser følgende:

Activa:

Cassa-Conto	2 116	39
Den norske Creditbank	63 650	70
Marine- og Post-Departementet	1 747	90
Directionen for Oplandske Dampskibe	690	38½
Lateris	68 204	117½

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport			68 204	117½		
Stationsmesterne, udestaaende gjennem disse			3 528	74½		
Mjøsdampskibenes Chefer og Commissionairer			735	99½		
Diverse udenlandske Debitorer			1 339	95		
Gjøvik-Odnæs Kjørsels Inventarium			798	43		
Beholdninger under Hoved-Contoiret	9 467	52				
do. af Coke og Kul	13 842	76				
do. af Kul i Lillestrøm	8 068	64				
do. af Kul i Eidsvold	806	80				
do. under Materialforvalteren	101 257	25½				
			133 442	57½		
Hoved- og Kongsvingerbanens fælleds Sygecasse			425	78		
Betjentboligers Gevinst og Tab			641	53		
Conto med Diverse			2 785	17½		
Lærums Bo			357	97½		
Bestyrelsen for de svenske Jernbane-Anlæg			28	93		
Bestyrelsen for de nye Jernbane-Anlæg			313	60		
Bestyrelsen for den svenske Jernveistrafik			15	11		
Hoved- og Kongsvingerbanens fælleds Pensionsfond			4 808	10		
Saugbrugseiere			57	92		
Opførelse af ny Smedie, Værkstedet			1 489	99		

Capitalconti:

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
1. Forbedringer ved Stationerne:								
a. Sidebane ved Lillestrøm	5 436	4						
b. Forbedringer ved Eidsvold	8 609	50						
c. Forbedringer ved Christiania Station	4 470	116½						
d. Udvidelse af Christiania Pakhuus	4 898	13½						
			23 414	64				
2. Anskaffelse af Driftsmidler			19 326	110				
3. Eidsvold Hotel og Stationsbygning			9 470	„				
4. Anlæg for Tømmertransport til Strømmen Saugbrugseiere:								
a. Bygning af Kehrad ved Lillestrøm	3 351	71½						
b. do. „ do. Sidebane ved Lillestrøm	3 049	104						
c. Forbedringer ved Strømmen Sidebane	3 925	90						
			10 327	25½				
5. Meyergaarden			16 680	4½				
6. Betjentboliger			5 634	83				
7. Mjøsdampskibene			50 000	„				
8. Ballast-Sidebaner			1 447	102				
9. Lundberg Skov			1 621	106½				
10. Sørengen			36 675	78				
11. Ombygning af Flanebro			3 744	108				
12. Anlæg ved Gjøvik			4 783	116				
13. Brygge ved Lillehammer			4 400	„				
14. Ombygning af Dahls Bro			4 056	71½				
15. Anlæg ved Bjørgevolden			500	„				
16. Øierdampskibet			5 000	„				
17. Ombygning af Børkebro			10 820	98				
					207 905	7		
							426 878	25

Passiva:

	Spd.	ß	Spd.	ß
Obligations Conto	225 000	„		
Diverse udenlandske Creditorer	1	68		
Lateris	225 001	68	426 878	25

| | | |

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 8 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigst udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt.

Stationens Navn.	Indtægt for afgaaede.								Indtægt for ankomne.								Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne.								pCt. af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne.
	Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Christiania	21 336	83½	3 043	96½	50 280	67	74 661	7	22 168	55½	9 154	34	124 769	52	156 092	21½	21 752	69½	6 099	5¼	87 524	119½	115 376	74¼	48,8
Bryn	577	42½	12	25	199	60	789	7½	638	52½	19	78	430	48	1 088	58½	607	107½	15	111½	314	114	938	93	0,4
Grorud . .	713	22	50	91	830	86	1 594	79	843	2	55	77½	713	115	1 612	74½	778	12	53	24¼	772	40½	1 603	76¾	0,7
Robsrud . .	—	—	—	—	152	81	152	81	—	—	—	—	78	80	78	80	—	—	—	—	115	80½	115	80½	0,0
Strømmen .	629	108½	103	77	3 138	29	3 871	94½	785	62½	71	30½	873	34	1 730	7	707	85½	87	53¾	2 005	91½	2 800	110¾	1,2
Strømmen Sidebane .	—	—	—	—	2 281	15	2 281	15	—	—	—	—	—	91	—	91	—	—	—	—	1 140	113	1 140	113	0,5
Lillestrøm .	2 315	26	277	28	37 698	78	40 291	12	2 234	93	175	15	1 700	19	4 110	7	2 274	119½	226	21½	19 699	48½	22 200	69½	9,5
Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer	4 313	86	2 438	15	32 552	98	39 304	79	4 314	50	701	16	9 054	70	14 070	16	4 314	8	1 569	75½	20 803	84	26 687	47½	11,2
Nordvestre Stambanes Stationer	905	42	281	111	4 936	61	6 123	94	704	4	154	13½	1 150	33	2 008	50½	804	83	218	2¼	3 043	47	4 066	12¼	1,7
Leersund .	441	115	381	74	70	50	893	119	458	33	28	109	89	64	576	86	450	14	205	31½	79	117	735	42½	0,3
Frogner . .	460	67½	757	70	178	82	1 396	99½	500	3½	37	90	156	76	694	49½	480	35½	397	80	167	79	1 045	74½	0,4
Kløften . .	1 286	11½	1 498	103	498	86	3 283	80½	1 301	79½	136	102	511	91	1 950	32½	1 293	105½	817	102½	505	28½	2 616	116½	1,1
Trøgstad . .	2 056	1	825	40	6 706	81	9 588	2	2 070	32	203	—	1 610	78	3 883	110	2 063	16½	514	20	4 158	79½	6 735	116	2,8
Dahl	1 981	73	344	8½	21 400	89	23 726	50½	1 861	25	260	96	3 288	14	5 410	15	1 921	49	302	52¼	12 344	51½	14 568	32¾	6,2
Eidsvold . .	9 499	50	2 396	105	16 647	76	28 543	111	8 636	116	1 413	62½	33 145	54	43 195	112½	9 068	23	1 905	23¾	24 896	65	35 869	111¾	15,2
Tilsammen	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	100,0

Det vil heraf sees, at fremdeles den allerstørste Deel af al Befordring er gaaet til eller fra Christiania, og blot ubetydeligt er befordret mellem de øvrige Stationer indbyrdes.

Indtægterne have nemlig udgjort:

	For Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Fra og til Christiania	43 505	19	12 198	10½	175 049	119	230 753	28½
Mellem de øvrige Stationer	3 011	109½	213	113½	2 523	80	5 749	63
Tilsammen	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver Maaned.

1 Maaneds Tidsrum.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Januar Maaned	2 233	8½	660	83	10 632	31	13 526	2½	5,7
Februar do.	2 291	116	681	114	12 825	62	15 799	52	6,6
Marts do.	2 150	25	837	62	13 262	102	16 250	69	6,9
April do.	3 589	92	937	116	11 380	23	15 907	111	6,8
Mai do.	4 015	57½	1 324	90½	17 678	6	23 018	34	9,8
Juni do.	6 246	71½	1 351	116½	20 590	28	28 188	96	11,9
Juli do.	6 576	½	1 361	71	21 903	103	29 841	54½	12,6
August do.	6 275	13½	1 291	12	17 244	103	24 811	8½	10,5
September do.	3 970	118	1 092	5½	13 453	74	18 516	77½	7,8
October do.	3 658	82	1 004	106½	12 548	106	17 212	54½	7,3
November do.	2 698	8	925	68½	13 259	55	16 883	11½	7,1
December do.	2 811	16	941	118½	12 793	106	16 547	½	7,0
Tilsammen	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	100,0

Tabel over Middelindtægten for hver Decade.

Indtægt af	Middelindtægt for hver Decade.		Middelindtægten har været overskredet
	Spd.	ß	
Passagerer	1 274	53	i 16 Decader
Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer	340	6	i 16 do.
Varer	4 865	4	i 15 do. hvoraf 4 om Vinteren
Samlet Indtægt	6 479	63	i 12 Decader, hvoraf 1 om Vinteren.

C. No. 8.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Decadernes største og mindste Indtægt har været:

For	Største Indtægt.	Spd.	ß	Mindste Indtægt.	Spd.	ß
Passagerer . . .	Decaden fra og med 21de til og med 30te Juni.	2 510	17½	Decaden fra og med 21de til og med 28de Februar	534	67
Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer .	Decaden fra og med 21de til og med 30te Juni.	481	½	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	184	75
Varer	Decaden fra og med 11te til og med 20de Juli.	7 862	39	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	1 999	63
Samlet Indtægt	Decaden fra og med 21de til og med 30te Juni.	10 664	36	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	3 121	53

Af Indtægten for Varer 177 573 Spd. 79 ß har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 106 681 Spd- 53 ß Størrelsen af Indtægten heraf, fra de forskjellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast og Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt for Trælast i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Christiania	50 280	67	—	—	50 280	67	0,0
Bryn	199	60	—	—	199	60	0,0
Grorud	830	86	270	102	559	104	32,6
Robsrud	152	81	87	93	64	108	57,2
Strømmen	3 138	29	2 819	85	318	64	89,8
Strømmens Sidebane	2 281	15	2 281	15	—	—	100,0
Lillestrøm	37 698	78	37 598	93	99	105	99,7
Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer	32 552	98	30 207	70	2 345	28	92,8
Do. Nordvestre Stambanes Do.	4 936	61	4 002	1	934	60	81,1
Leersund	70	50	—	—	70	50	0,0
Frogner	178	82	100	34	78	48	56,2
Kløften	498	86	172	13	326	73	34,5
Trøgstad	6 706	81	6 057	42	649	39	90,3
Dahl	21 400	89	19 166	87	2 234	2	89,6
Eidsvold	16 647	76	3 917	18	12 730	58	23,5
Tilsammen.	177 573	79	106 681	53	70 892	26	60,1

Total-Indtægten 249 290 Spd. 49 ß fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver

		I Procent af den hele Indtægt.
for Passagerer med ordinaire Train	44 582 Spd. 95 ß	17,9
- Gods, Kreaturer og Reisevogne	179 054 — 48½ -	71,8
- alle andre Indtægter	25 653 — 25½ -	10,3
	249 290 Spd. 49 ß	100,0

Oplysninger om Udgifterne.

Lønninger og Procenter til Personalet har været saaledes fordeelt:

								Spd.	ß	Spd.	ß
1. Directionen								2 000	„		
Fragaaer Kongsvingerbanens Bidrag dertil for dens Administration								314	60		
										1 685	60
2. Hovedcontoiret:											
Overbestyreren								2 000	„		
						Spd.	ß				
Underbestyreren						1 000	„				
Do.	Procenter					350	37				
								1 350	37		
Overbestyrerens Assistent								475	„		
Cassereren								791	33		
Revisoren								724	20		
Den af Departementet ansatte Revisor								200	„		
12 Contoirbetjente								3 354	61		
								8 895	31		
Fragaaer Statsbanernes og Mjøsdampskibenes Bidrag dertil:											
Kongsvingerbanen						2 665	59				
Hamarbanen						300	„				
Mjøsdampskibene						120	„				
								3 085	59		
										5 809	92
3. Stationsudgifter:											
Christiania Station:											
Passageer-, Pakke- og Telegrafexpeditionen:											
2 Telegrafister og Billetteurer, 2 Pakkeexpediteurer og 5 à 6 Telegraflærlinge								1 120	60		
Godsexpeditionen:						Spd.	ß				
5 Contoirbetjente						1 124	„				
6 Pakhusformænd og 1 à 2 Lærlinge						1 200	„				
6 à 8 Sjauere og 1 Bud						1 244	„				
Extra-Arbeidere						229	27				
								3 797	27		
Stationsbetjening:					Spd.	ß					
Stationsmesteren					480	„					
Procenter, 1 pCt. af Stationens Middelindtægt med Fradrag af 10 pCt. af Stationens samtlige Udgifter					167	102					
							647	102			
Understationsmesteren							240	„			
1 Vogntæller							240	„			
1 Trainmester							192	„			
1 Portner							144	„			
5 à 6 Sjauere og 2 Sporskiftere							1 024	88			
4 Kjørere							641	60			
					Lateris		3 130	10	4 917	87	7 495	32

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport	3 130	10	4 917	87			7 495	32
Reengjøring	168	„						
Dag og Nattevagt	504	„						
1 Vagtmand ved Sørengen	168	„						
Extra-Arbeidere	159	52						
			4 129	62				
					9 047	29		
Bryn Station:								
Stationsmesteren			216	„				
2 Telegrafister			123	64				
					339	64		
Grorud Station:								
Stationsmesteren			234	„				
1 Sjauer			154	„				
Extra-Arbeidere			3	47				
					391	47		
Robsrud Sidebane:								
1 Vagtmand					144	„		
Strømmen Station og Sidebane:								
Stationsmesteren			276	„				
1 Telegrafist og 2 Sjauere			360	„				
2 Kjørere			264	„				
Extra-Arbeidere			1	72				
					901	72		
Lillestrøm Station:								
Stationsmesteren	360	„						
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt med Fradrag af 10 pCt. af samtlige Stationens Udgifter	116	1						
			476	1				
2 Telegrafister			264	„				
2 Formænd			360	„				
5 à 6 Sjauere			715	72				
Extra-Arbeidere			27	60				
			1 843	13				
Fragaaer Konsvingerbanens Andeel heraf			695	66				
					1 147	67		
Leersund Station:								
Stationsmesteren			207	„				
Extra-Arbeidere			6	28				
					213	28		
Frogner Station:								
Stationsmesteren	234	„						
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt	5	112						
			239	112				
1 Telegrafist			96	„				
Extra-Arbeidere			49	86				
					385	78		
				Lateris	12 570	25	7 495	32

		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport				12 570	25	7 495	32
Kløften Station:							
Stationsmesteren		216	„				
1 Telegrafist og 1 Sjauer		224	„				
Extra-Arbeidere		3	70				
				443	70		
Trøgstad Station:	Spd. ß						
Stationsmesteren	270 „						
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt over 3 000 Spd.	26 47						
		296	47				
1 Telegrafist		101	„				
1 Sjauer		144	„				
Extra-Arbeidere		5	36				
				546	83		
Hauersæter Sidebane:							
1 Vagtmand				168	„		
Dahl Station:							
Stationsmesteren		252	„				
1 Telegrafist og 2 Sjauere		378	24				
Extra-Arbeidere		39	27				
				669	51		
Eidsvold Station:							
Stationsmesteren	396 „						
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt over 20 000 Spd.	148 92						
		544	92				
2 Contoirbetjente		352	„				
1 Telegrafist og 1 à 2 Bud		192	„				
3 à 4 Pakhusformænd		636	48				
9 à 11 Sjauere		1 394	99				
Extra-Arbeidere og Nattevagt		192	50				
				3 312	49		
Conducteurer:							
20 Over- og Underconducteurer samt 4 à 6 Extraconducteurer og 2 Billetcontrolleurer		5 119	72				
Milepenge à $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{12}$ Skilling pr. Vognmiil		1 281	53				
Søndagstillæg		708	72				
				7 109	77		
8 Grindvogtere langs Linien				638	48		
				25 458	43		
Fradrages Godtgjørelse af Mjøsdampskibene for Ladning og Losning ved Eidsvold Station				2 508	20		
						22 950	23
Det bemærkes at Stationsmesternes Procenter ikke vare opgjorte da Regnskabet var afsluttet, hvorfor hertil afsattes		762	3				
Hertil kommer Differencen fra forrige Regnskabsaar		37	117				
	Tilsammen	800	„				
Procenterne have efter senere Opgjør udgjort		464	114				
og vil Differencen blive afsat til næste Regnskabsaar.		335	6				
				Lateris		30 445	55

					Spd.	ß
				Transport	30 445	55
4. Ingenieurdepartementet:				Spd. ß		
1 Assistent og 1 Contorist				863 24		
Overbanemesteren				840 „		
13 Formænd langs Linien				2 580 30		
31 faste Skinnelæggere				3 429 102		
Extra-Arbeidere ved Banelegemet				4 212 69		
Lønninger til Gjærders Istandsættelse, Planering m. v.				3 042 82		
Arbeidsløn for Linien i Locomotivværkstedet				1 119 95		
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse				811 24		
Do	Do	Do	i Værkstedet	6 48	16 905	114
5. Locomotivdepartementet:						
Maskin-Ingenieuren				720 „		
Værksmesteren				720 „		
Locomotivmesteren				420 „		
Materialforvalteren				600 „		
4 Contoirbetjente og 1 Materialassistent				1 152 „		
1 Formand				360 „		
			Spd. ß			
12 à 14 Locomotivførere og 10 à 12 Fyrbødere			8 984 20			
Præmier for Besparelse af Kul, Olie og Talg &c.			498 53	9 482 73		
12 à 14 Pudsere, 4 Kulmænd 4 Vandpumpere og 2 Vagtmænd				4 116 90		
Omtrent 80 Værkstedsarbeidere, Arbeidsløn under dette Departement i Forbindelse med Vognværkstedets Arbeidsløn under samme				7 887 42	25 458	85
6. Vogndepartementet:						
1 Formand				300 „		
5 Vognvisitører				874 111		
Omtrent 25 Snedkere og Vognreparateurer, 6 Malere, 2 Hjulringsklinkere, 2 Hjulringskiftere og 4 Sjauere, Arbeidsløn under dette Departement i Forbindelse med Locomotivværkstedets Arbeidsløn under sammme				8 029 99	9 204	90
				Tilsammen	82 014	104

Følgende Tabel viser Fordelingen af Udgifter til Lønninger, Brændeforbrug, Belysning, Contoirudgifter og Anskaffelse & Vedligeholdelse af Inventarium for de forskjellige Stationer.

Station.	Lønninger. Almindelige.		Lønninger. Stationsmesterens Procenter.		Lønninger. Tilsammen.		Brændeforbrug.		Belysning.		Contorudgifter.		Anskaffelse & Vedligeh. af Inventarium.		Tilsammen.		I Procent af disse Udgifter tilsmn.
Christiania	8 879	47	167	102	9 047	29	165	—	379	13	629	74	*) 728	15	10 947	11	36,8
Bryn	339	64	—	—	339	64	21	68	23	38	27	98	13	98	426	6	1,4
Grorud	391	47	—	—	391	47	33	97	43	83	31	66	30	84	531	17	1,8
Robsrud	144	—	—	—	144	—	6	91	2	78	2	40	1	7	156	96	0,5
Strømmen	901	72	—	—	901	72	30	32	34	2	47	64	46	108	1 060	38	3,6
Lillestrøm	1 031	66	116	1	1 147	67	33	108	55	5½	52	12	177	108½	1 466	61	4,9
Leersund	213	28	—	—	213	28	13	68	13	51	16	70	17	95	274	72	0,9
Frogner	379	86	5	112	385	78	37	24	20	60	25	104	33	10	502	36	1,7
Kløften	443	70	—	—	443	70	20	56	47	23	42	8	46	29	599	66	2,0
Trøgstad	520	36	26	47	546	83	64	96	54	68	47	101	52	20	766	8	2,6
Dahl	669	51	—	—	669	51	25	79	27	7	63	15	36	34	821	66	2,8
Eidsvold	**) 3 163	77	148	92	3 312	49	185	45	98	21	149	99	447	110	4 193	84	14,1
Conducteurer . .	7 109	77	—	—	7 109	77	—	—	—	—	81	30	—	—	7 190	107	24,2
8 Grindvogtere langs Linien og 1 Vagtmand ved Hauersæter	806	48	—	—	806	48	—	—	—	—	—	—	—	—	806	48	2,7
Tilsammen	**) 24 993	49	464	114	25 458	43	636	44	798	89½	1 217	61	1 631	118½	29 742	116	100,0

*) Herunder indbefattet Anskaffelse & Vedligeholdelse af Inventarium til Hovedcontoret.

**) Herfra bliver at fratrække 2 508 Spd. 20 Sk., der udgjør Mjøsdampskibenes Godtgjørelse for Ladning og Losning af Varer ved Eidsvold Station.

Oplysninger om Passageerbefordringen.

			Spd.	ß
Med de ordinaire Passageertrain er befordret	181 584 Passagerer med Indtægt		44 582	95
Med Extratrain og som militair Transport	18 395 — „ —		1 480	12½
For 3 Coupeebilletter:				
1 første Pl. Christiania til Eidsvold	Antal 7	Spd. 7 ß „		
1 anden „ — „ Eidskog—Andeel— .	8	1 90		
1 do. „ Eidskog til Christiania— Do. — .	8	1 90		
	23 — „ —		10	60
Som Excess			258	57
For 10 Saisonsbilletter:				
1 anden Pl. mell. Chr.ania og Bryn	i ½ Aar	4 100		
1 første „ „ do. „ Grorud	- 1 „	21 „		
1 anden „ „ do. „ do.	- 1 „	12 72		
1 første „ „ do. „ Lillestrøm	- 1 „	30 „		
2 anden „ „ do. „ do.	- 1 „	36 „		
1 første „ „ do. „ Dahl	- ½ „	38 104		
1 do. „ „ do. „ Fetsund	- 1 „ —Andeel—	25 „		
1 anden „ „ do. „ Skarnæs	- 1 „— do. —	12 „		
1 første „ „ Strømmen og Lillestrøm	- ¼ „	4 108		
			185	24
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet	200 002 Passagerer med Indtægt		46 517	8½

TABEL,

der viser Antallet af Passagerer, som med de ordinaire Train ere befordrede mellem de forskjellige Stationer.

Fra	Classe.	Til: Christiania.	Bryn.	Grorud.	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer.	Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad	Dahl.	Eidsvold	Total.
Christiania.	1		84	89	211	369	523	238	53	11	84	114	217	981	2 974
	2		1 516	1 400	837	2 208	5 993	715	724	466	1 327	1 048	858	5 494	22 586
	3		1 814	4 010	2 993	6 032	15 067	2 091	749	1 277	2 595	3 762	2 750	9 378	52 518
			3 414	5 499	4 041	8 609	21 583	3 044	1 526	1 754	4 006	4 924	3 825	15 853	78 078
Bryn.	1	35		„	„	1	„	„	„	„	„	„	„	6	42
	2	1 002		13	2	15	31	„	5	3	3	„	3	30	1 107
	3	1 054		133	199	245	367	45	11	41	24	48	23	89	2 279
		2 091		146	201	261	398	45	16	44	27	48	26	125	3 428
Grorud.	1	54	„		1	12	2	„	„	6	„	3	14	8	100
	2	1 297	12		„	10	9	2	„	5	5	3	6	18	1 367
	3	2 834	133		95	290	409	56	24	36	47	73	117	65	4 179
		4 185	145		96	312	420	58	24	47	52	79	137	91	5 646
Strømmen.	1	181	1	1		13	4	„	„	„	4	„	„	3	207
	2	811	2	2		52	40	„	5	4	10	1	5	19	951
	3	2 218	105	82		163	76	5	58	24	13	19	9	29	2 801
		3 210	108	85		228	120	5	63	28	27	20	14	51	3 959
Lillestrøm.	1	265	2	1	10				2	2	3	3	„	12	300
	2	2 320	6	23	74				76	39	52	50	25	99	2 764
	3	6 001	176	279	158				566	510	174	332	177	257	8 630
		8 586	184	303	242				644	551	229	385	202	368	11 694
Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer.	1	493	„	4	9				1	„	1	1	„	21	530
	2	5 931	23	8	53				48	39	34	41	30	180	6 387
	3	15 353	397	377	95				193	109	142	222	100	378	17 366
		21 777	420	389	157				242	148	177	264	130	579	24 283

Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer.	1	255	„	1	„				„	„	„	„	„	6	262
	2	768	1	2	„				„	„	1	„	„	21	793
	3	2 873	40	53	13				1	2	2	5	23	144	3 156
		3 896	41	56	13				1	2	3	5	23	171	4 211
Leersund.	1	41	„	„	5	7	1	„		1	1	„	2	7	65
	2	733	6	„	10	83	44	1		63	98	7	2	30	1 077
	3	634	21	27	44	384	130	3		222	140	64	53	31	1 753
		1 408	27	27	59	474	175	4		286	239	71	57	68	2 895
Frogner.	1	9	„	6	„	4	„	„	„		2	„	„	„	21
	2	459	1	1	9	27	43	„	17		37	9	„	9	612
	3	1 172	50	28	29	396	116	1	109		190	100	44	48	2 283
		1 640	51	35	38	427	159	1	126		229	109	44	57	2 916
Kløften.	1	90	„	„	„	14	2	„	3	2		16	4	2	133
	2	1 318	4	8	19	56	28	3	80	39		133	45	73	1 806
	3	2 498	40	49	15	193	126	„	119	210		1 044	263	215	4 772
		3 906	44	57	34	263	156	3	202	251		1 193	312	290	6 711
Trøgstad.	1	100	„	2	„	2	2	„	„	„	37		9	8	160
	2	1 044	1	4	7	36	35	1	6	5	124		34	108	1 405
	3	3 748	53	57	35	337	195	1	85	135	1 036		621	455	6 758
		4 892	54	63	42	375	232	2	91	140	1 197		664	571	8 323
Dahl.	1	190	„	7	„	„	2	„	„	3	7	26		25	260
	2	846	1	7	5	17	34	1	1	4	32	45		80	1 073
	3	3 135	37	157	9	177	100	14	52	34	289	617		1 603	6 224
		4 171	38	171	14	194	136	15	53	41	328	688		1 708	7 557
Eidsvold.	1	1 108	„	2	3	9	15	7	2	„	3	11	32		1 192
	2	5 401	33	17	9	122	188	1	22	4	74	98	79		6 048
	3	11 565	56	57	39	209	444	27	22	47	185	447	1 545		14 643
		18 074	89	76	51	340	647	35	46	51	262	556	1 656		21 883
Total.	1	2 821	87	113	239	431	551	245	61	25	142	174	278	1 079	6 246
	2	21 930	1 606	1 485	1 025	2 626	6 445	724	984	671	1 797	1 435	1 087	6 161	47 976
	3	53 085	2 922	5 309	3 724	8 426	17 030	2 243	1 989	2 647	4 837	6 733	5 725	12 692	127 362
		77 836	4 615	6 907	4 988	11 483	24 026	3 212	3 034	3 343	6 776	8 342	7 090	19 932	181 584

TABEL,

der viser hvorledes de ordinaire Train have været besatte med Passagerer mellem de forskjellige Stationer.

	Antal Passagerer.	
	I Retningen OP.	I Retningen NED.
Mellem Christiania og Bryn	78 078	77 836
— Bryn „ Grorud	76 001	76 946
— Grorud „ Strømmen	71 672	73 878
— Strømmen „ Lillestrøm	67 890	71 125
— Lillestrøm „ Leersund	36 931	38 699
— Leersund „ Frogner	35 136	37 043
— Frogner „ Kløften	32 715	35 049
— Kløften „ Trøgstad	29 521	31 920
— Trøgstad „ Dahl	23 658	26 076
— Dahl „ Eidsvold	19 932	21 883

Fordelingen af de med de ordinaire Passageertrain befordrede 181 584 Personer og de med Extratrain og som militair Transport befordrede 18 418 Personer paa de forskjellige Vognclasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling &c., sees af følgende Tabel.

	1ste Classe.	2denClasse.	3die Classe.	For alle Classer.
Antal befordrede Passagerer med de ordinaire Passageertrain	6 246	47 976	127 362	181 584
do. do. do. - Extratrain og som militair Transport	272	1 375	16 771	18 418
Tilsammen	6 518	49 351	144 133	200 002
Antal Personmile for Passagerer med de ordinaire Passageertrain	21 820	141 566	345 640	509 026
do. do. do. - Extratrain og som militair Transport	672	3 430	20 072	24 174
Tilsammen	22 492	144 996	365 712	533 200
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde, 6,0 Mile	3 749	24 166	60 952	88 867
Hver Person har i Gjennemsnit reist Mile	3,4	2,9	2,5	2,7
Antal benyttede Passageervogne	1 667	4 381	5 933	11 981
Antal Pladse	40 008	140 192	223 081	403 281
Antal Vognmile	9 394	19 326	32 242	60 962
Antal Pladsmile	225 456	618 432	1 212 299	2 056 187
Enhver Vogn rummer Personer	24	32	37,6	33,7
Enhver Vogn i Gjennemsnit besat med Personer	2,4	7,5	11,3	8,7
Procent af Vognenes Pladse benyttede	9,9 %	23,4 %	30,2 %	25,9 %

	1ste Classe.	2denClasse.	3die Classe.	For alle Classer.
Vægten af en Vogn i Centner	102	97	96	97,2
Vognenes Centnermiil	958 188	1 874 622	3 095 232	5 928 042
Hver Person antagen at veie 1½ Centner, giver Centnermiil . .	33 738	217 494	548 568	799 800
Samlet Bruttolast bevæget en Miil	991 926	2 092 116	3 643 800	6 727 842
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person . Centner	42,6	12,9	8,5	11,1
Nettolasten i Procent af Bruttolasten	3,4 %	10,4 %	15,0 %	11,9 %
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn . . . . Centner	105,6	108,2	113,0	110,3
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
Indtægt af hver Classe for Passagerer med de ordinaire Passagertrain	3 757 24	14 638 15	26 187 56	44 582 95
— —=— —=— - Extratrain og som militair Transport .	108 118	236 72½	1 145 2	1 490 72½
Tilsammen	3 866 22	14 874 87½	27 332 58	46 073 47½
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
— —=— Vogn befordret 1 Miil	= 49,4	= 92,4	= 101,7	= 90,7
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
— —=— Passageer med de ordinaire Passageertrain . .	= 72,2	= 36,6	= 24,7	= 29,5
— —=— —=— - Extratrain og som militair Transport	= 48,1	= 20,7	= 8,2	= 9,7
I Gjennemsnit	= 71,2	= 36,2	= 22,7	= 27,6
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
— —=— —=— - de ordinaire Passageertrain, befordret 1 Miil	= 20,7	= 12,4	= 9,1	= 10,5
— —=— —=— - Extratrain og som militair Transport, befordret 1 Miil	= 19,5	= 8,2	= 6,8	= 7,4
I Gjennemsnit	= 20,6	= 12,3	= 9,0	= 10,4
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal — med de ordinaire Train —	3,5 %	26,4 %	70,1 %	100,0 %
do. do. - hver Classe i Procent af det samlede Antal — med Extratrain og som militair Transport —	1,5 %	7,5 %	91,0 %	100,0 %
I Gjennemsnit	3,2 %	24,7 %	72,1 %	100,0 %
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt — for Passagerer med de ordinaire Train —	8,4 %	32,8 %	58,8 %	100,0 %
do. do. do. af den samlede Indtægt — for Passagerer med Extratrain og som militair Transport —	7,3 %	15,9 %	76,8 %	100,0 %
I Gjennemsnit	8,4 %	32,3 %	59,3 %	100,0 %

Oplysninger om

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere

Løbe-No.	Varernes Art.		Til Bryn.	Grorud.	Robsrud Sidebane.	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer	Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer
1	Been	Vogne	—	1	—	—	—	—	—
2	Brændeviin	Centn.	—	6	—	4	19	1 784	—
3	Cinders	Vogne	—	—	—	—	3	8	2
4	Coke	do.	—	—	—	—	1	—	—
5	Foustager, tomme,	Potter	—	—	—	—	—	6 930	—
6	Gjødsel	Vogne	10	56	34	251	4	80	—
7	do. — Poudrette —	do.	—	8	—	19	4	117	9
8	Glasskaar	do.	—	—	—	—	—	—	—
9	Glasvarer	Centn.	—	8	—	1	28	210	1
10	Hø & Halm	do.	—	—	—	—	—	245	—
11	Jernvarer	Vogne	—	—	—	—	3	20	154
12	do. 1 & 2 Cl.	Centn.	—	352	—	20	55	72	11
13	do. 3 & 4 Cl.	do.	1	735	—	107	1 942	3 049	336
14	Kalk	Vogne	—	12	—	1	7	13	—
15	Kjød	Centn.	—	5	—	24	114	174	56
16	Kornvarer	Tøndr.	5	51	—	1 609	4 165	39 309	354
17	Kridt & Bridsel	Vogne	87	19	—	—	—	—	—
18	Krudt	do.	—	—	—	—	—	—	2
19	Kul	do.	—	62	—	6	15	137	20
20	Leer	do.	—	—	—	1	1	—	—
21	Maskineri	do.	—	2	—	—	2	4	—
22	Militærbagage	do.	—	—	—	—	—	—	—
23	Muur- & Tagsteen	do.	—	4	—	—	14	6	—
24	Møbler & Flyttegods	do.	—	1	—	—	—	7	1
25	Ost	Centn.	—	12	—	10	54	49	5
26	Poteter	Vogne	—	—	—	—	—	1	1
27	Salt	do.	—	—	—	1	1	95	224
28	do.	Tøndr.	—	19	—	117	400	2 341	57
29	Sand	Vogne	—	15	—	—	2	—	—
30	Sild	Tøndr.	—	28	—	42	332	6 241	5 764
31	Slibe- & Møllestene	Vogne	—	—	—	—	—	—	—
32	do.	Centn.	—	3	—	9	49	951	24
33	Smør	do.	—	10	—	19	69	37	—
34	Steen	Vogne	—	1	—	—	—	1	2
35	Trælast: Planker	do.	—	—	—	—	2	—	—
36	Varer, diverse. A. 1 Cl.	Centn.	1	748	—	250	1 405	16 577	1 425
37	Varer, diverse. A. 2 Cl.	do.	87	1469	—	549	1 966	14 927	3 325
38	Varer, diverse. A. 3 Cl.	do.	—	65	—	54	345	1 106	74
39	Varer, diverse. A. 4 Cl.	do.	85	125	—	206	1 301	8 236	2 027
40	Varer, diverse. B. 1 Cl.	Tøndr.	—	2	—	2	13	130	1
41	Varer, diverse. B. 2 Cl.	do.	2	29	—	204	345	5 470	7
42	Varer, diverse. C. 1 Cl.	Cubf.	—	154	—	145	369	2 086	648
43	Varer, diverse. C. 2 Cl.	do.	50	261	—	124	1 073	4 661	2 164
44	Øl	Centn.	—	299	—	549	3 166	3 725	—
45	Fragtfrit Gods	Vogne	34	60	6	105	441	140	14
46	do. do.	Centn.	58	31	—	61	152	572	1
	Reduceret til Centner		10 317	29 499	4 400	47 144	75 680	220 572	72 921

Godsbefordringen.

transporterede paa Jernbanen fra Christiania til de forskjellige Stationer.

Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.	Eidsvold.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	—	—	1	Vogn à 80 Centner	80	1
—	1	10	193	139	487	2 643	Centner.	2 643	2
—	—	—	—	—	20	33	Vogne à 110 Centner	3 630	3
1	—	—	—	—	—	2	do. à 80 do.	160	4
—	200	200	—	57 600	2 034 400	2 099 330	Potter (200 = 1 Centner	10 497	5
10	—	—	15	68	8	536	Vogne à 110 Centner	58 960	6
1	—	1	—	2	32	193	do. à 80 do.	15 440	7
—	—	—	—	11	19	30	do. à 110 do.	3 300	8
1	—	10	29	13	172	473	Centner	473	9
—	—	—	—	—	12	257	do.	257	10
—	—	—	—	4	277	458	Vogne à 110 Centner	50 380	11
—	1	—	2	1	40	554	Centner	554	12
54	40	124	321	1 003	5 640	13 352	do.	13 352	13
—	—	1	—	2	1	37	Vogne à 110 Centner	4 070	14
4	4	8	409	63	282	1 143	Centner	1 143	15
130	431	643	2 282	6 089	35 738	90 806	Tønder à 1,65 Centner	149 830	16
—	—	—	—	—	6	112	Vogne à 60 do.	6 720	17
—	—	—	—	—	—	2	do. à 110 do.	220	18
1	—	7	7	10	646	911	do. à 110 do.	100 210	19
—	—	—	—	24	11	37	do. à 110 do.	4 070	20
—	—	2	—	—	3	13	do. à 110 do.	1 430	21
—	—	—	5	—	1	6	do. à 60 do.	360	22
—	—	—	2	10	3	39	do. à 110 do.	4 290	23
—	1	2	—	1	19	32	do. à 60 do.	1 920	24
1	—	—	1	3	8	143	Centner.	143	25
—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 110 Centner	220	26
—	—	12	15	56	128	532	do. à 110 do.	58 520	27
26	94	96	322	357	20 296	24 125	Tønder à 3 do.	72 375	28
—	—	—	—	9	15	41	Vogne à 110 do.	4 510	29
19	57	154	409	557	11 499	25 102	Tønder à 3 do.	75 306	30
—	—	—	—	—	1	1	Vogn à 110 do.	110	31
99	—	50	263	28	2 320	3 796	Centner	3 796	32
4	—	2	40	14	11	206	do.	206	33
—	—	—	—	—	1	5	Vogne à 110 Centner	550	34
—	—	—	—	—	—	2	do. à 120 do.	240	35
38	198	547	2 022	2 759	45 896	71 866	Centner	71 866	36
117	288	671	4 779	2 167	29 490	59 835	do.	59 835	37
10	5	42	82	3 802	1 680	7 265	do.	7 265	38
139	324	709	503	1 114	7 978	22 747	do.	22 747	39
1	2	11	14	21	357	554	Tønder à 2 Centner	1 108	40
64	48	73	38	95	1 258	7 633	do. à 2 do.	15 266	41
25	12	550	1 068	488	4 952	10 497	Cubicfod (4 = 1 Centner)	2 624	42
70	27	487	678	951	13 661	24 207	do. (do. do.)	6 052	43
83	68	797	2 962	1 516	2 048	15 213	Centner	15 213	44
11	16	32	30	16	76	981	Vogne à 110 Centner	107 910	45
4	33	62	49	7	134	1 164	Centner	1 164	46
3 637	4 057	11 411	26 044	49 617	405 716			961 015	

C. No. 8.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra Bryn.	Grorud.	Robsrud Sidebane	Laasby Sidebane.	Fjeldhammer Sidebane.	Strømmen Sidebane.	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer.	Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer.
1	Arbeidsredskaber . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
2	Bark . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
3	Been . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
4	Brændeviin . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Bygningsmaterialier Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
6	Drainsrør . . . do.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
7	Flasker, ledige. . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	18
8	Foustager, tomme. Potter	—	600	—	—	—	—	2 400	16 400	126 600	3 800
9	Fyrstikker . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
10	Gjødsel . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
11	Glasvarer. . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	1 845	788
12	Hø & Halm . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
13	do. do. . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	47	—
14	Iis . . . . . Vogne	—	—	37	62	1	—	—	—	—	—
15	Jernvarer . . . do.	—	—	—	—	—	1	—	6	156	1
16	do. 1 & 2 Kl. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	13	660
17	do. 3 & 4 Kl. do.	—	—	—	—	—	—	—	12	3 749	14 438
18	Kjød . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	1	988	856
19	Kornvarer . . . Tønd.	—	4	—	—	—	—	84	675	5 143	601
20	Maskineri . . . Vogne	—	1	—	—	—	—	—	3	1	—
21	Melk . . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	362	2 092	27 951	—
22	Muur- & Tagsteen Vogne	—	61	—	—	—	—	—	1	—	—
23	Møbler & Flyttegods do.	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—
24	Ost. . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	329	282
25	Pap . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
26	Poteter . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	do. . . . . Tønd.	—	—	—	—	—	—	6	34	437	—
28	Reenmos . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—
29	Salt . . . . . Tønd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
30	Sand . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
31	Saugfliis . . . . do.	—	—	—	—	1	3	—	10	11	—
32	Sild . . . . . Tønd.	—	—	—	—	—	—	1	—	2	19
33	Skifersteen . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Smør . . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	100	732	2 184
35	Steen . . . . . Vogne	47	13	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Trækul . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
37	Trælast & Brænde. Planker . . . do.	—	1	—	47	16	294	1	652	1 363	498
38	Battens . . . do.	—	32	—	195	—	12	—	2 612	3 383	596
39	Bord . . . . do.	—	8	—	310	222	429	1	4 027	1 882	231
40	Tømmer, firkantet do.	—	—	—	—	7	—	—	79	161	—
41	do. rundt . do.	—	3	9	3	3	—	1	3 465	564	17
42	Bjælker . . . do.	—	—	—	—	1	—	—	8	334	104
43	Kortsleepers . do.	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
44	Spirer & Stik . do.	—	18	3	—	—	2	2	3	1 053	191
45	Kult, Pitprops, Stør & Stænger do.	—	88	17	26	—	—	52	14	3 169	112
46	Juffers . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	61	—
47	Brænde & Baghuun do.	—	2	12	57	62	60	28	1 447	1 216	18
48	Trævarer, simple . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
49	Tøndestav . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	9	5	43
50	do. . . . . Favne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Varer, diverse. A. 1 Kl. . . Centn.	—	99	—	—	—	—	124	147	3 148	1 469
52	A. 2 do. . . do.	—	246	—	—	—	—	82	665	4 870	1 231
53	A. 3 do. . . do.	—	10	—	—	—	—	—	10	112	1
54	A. 4 do. . . do.	172	396	—	—	—	—	256	2 391	5 916	414
55	B. 1 do. . . Tønd.	—	—	—	—	—	—	—	48	190	70
56	B. 2 do. . . do.	—	—	—	—	—	—	8	16	243	—
57	C. 1 do. . . Cubfd.	—	37	—	—	—	—	—	180	2 139	400
58	C. 2 do. . . do.	14	105	—	—	—	—	728	1 167	6 527	1 008
59	Øl . . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
60	Fragtfrit Gods . . Vogne	119	37	7	3	—	8	14	329	35	1
61	do. do. . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—
	Reduceret til Centner . .	18 435	30 246	9 350	82 850	36 740	96 130	12 318	1 472 566	1 605 012	236 952

Jernbanen til Christiania fra de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauer-sæter Sidebane.	Dahl.	Eidsvold.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 60 Centner	120	1
—	—	—	—	—	1	—	2	do. à 60 do.	120	2
—	—	1	—	—	—	—	2	do. à 80 do.	160	3
—	—	—	—	—	417	34 052	34 469	Centner	34 469	4
—	—	—	—	—	—	—	6	Vogne à 60 Centner	360	5
—	—	—	—	—	—	—	2	do. à 110 do.	220	6
—	—	—	—	—	107	101	227	do. à 70 do.	15 890	7
—	—	4 800	16 800	—	17 800	241 000	430 200	Potter (200 = 1 Centn.)	2 151	8
—	—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 80 Centner	160	9
—	—	—	—	—	—	—	2	do. à 110 do.	220	10
—	—	—	—	—	10 808	15	13 456	Centner	13 456	11
—	—	—	—	—	—	—	10	Vogne à 40 Centner	400	12
—	—	—	—	—	—	—	47	Centner	47	13
—	—	—	—	—	—	—	100	Vogne à 110 Centner	11 000	14
—	—	—	—	—	1	—	165	do. à 110 do.	18 150	15
—	—	—	—	—	—	49	722	Centner	722	16
—	—	—	—	—	—	9 302	27 501	do.	27 501	17
—	5	1	15	—	1 260	4 712	7 838	do.	7 838	18
29	772	2 208	—	—	610	2 288	12 414	Tønder à 1,65 Centner	20 483	19
—	—	—	—	—	—	—	5	Vogne à 110 Centner	550	20
3 990	7 962	14 913	6 655	—	802	2 993	67 720	Centner	67 720	21
—	—	—	—	—	—	—	62	Vogne à 110 Centner	6 820	22
—	—	1	2	—	—	13	25	do. à 60 do.	1 500	23
—	—	—	37	—	132	7 365	8 145	Centner	8 145	24
—	—	—	—	—	—	—	4	Vogne à 80 Centner	320	25
—	—	—	—	—	—	12	12	do. à 110 do.	1 320	26
3	6	—	—	—	399	4 504	5 389	Tønder à 2 Centner	10 778	27
—	—	—	—	—	—	—	20	Vogne à 80 Centner	1 600	28
—	—	—	—	—	—	—	3	Tønder à 3 do.	9	29
—	—	—	—	—	—	—	1	Vogne à 110 do.	110	30
—	—	—	—	—	—	—	25	do. à 40 do.	1 000	31
—	—	2	—	—	—	12	36	Tønder à 3 do.	108	32
—	—	—	—	—	—	1	1	Vogne à 110 do.	110	33
—	2	—	—	—	345	12 292	15 655	Centner	15 655	34
—	—	—	—	—	—	3	63	Vogne à 110 do.	6 930	35
—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 60 do.	60	36
—	—	2	252	3	1 038	103	4 270	do. à 120 do.	512 400	37
—	—	—	3	6	512	253	7 604	do. à 120 do.	912 480	38
—	—	—	264	4	1 076	85	8 539	do. à 120 do.	1 024 680	39
—	—	—	44	57	43	22	413	do. à 110 do.	45 430	40
—	15	—	83	151	177	78	4 569	do. à 110 do.	502 590	41
—	—	—	—	—	12	10	469	do. à 110 do.	51 590	42
—	—	—	—	—	98	—	100	do. à 110 do.	11 000	43
1	6	3	47	190	212	166	1 897	do. à 110 do.	208 670	44
17	14	50	91	195	632	128	4 605	do. à 110 do.	506 550	45
—	—	—	—	—	—	—	61	do. à 110 do.	6 710	46
—	—	1	3	247	188	123	3 464	do. à 110 do.	381 040	47
—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 60 do.	60	48
—	—	—	—	—	40	29	126	do. à 80 do.	10 080	49
—	—	—	—	—	—	451	451	Favne à 24 do.	10 824	50
9	10	133	446	—	708	4 985	11 278	Centner	11 278	51
69	27	168	470	—	662	4 655	13 145	do.	13 145	52
1	—	—	—	—	30	1 498	1 662	do.	1 662	53
46	69	966	6 097	—	3 058	4 689	24 470	do.	24 470	54
—	—	—	86	—	25	730	1 149	Tønder à 2 Centner	2 298	55
—	—	—	828	—	—	—	1 095	do. à 2 do.	2 190	56
150	37	279	571	—	559	5 239	9 591	Cubikfod (4 = 1 Centn.)	2 398	57
30	90	134	1 725	—	923	3 043	15 494	do. (4 = 1 do.)	3 873	58
—	—	—	—	—	31	—	36	Centner	36	59
—	3	9	19	1	41	77	703	Vogne à 110 Centner	77 330	60
—	—	—	—	—	12	8	65	Centner	65	61
6 194	13 572	27 267	110 176	94 070	500 889	246 284			4 599 051	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen til Eidsvold fra alle Stationer undtagen Christiania.

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra																											Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
								Lillestrøm,																								
								Kongsvingerbanens Stationer.											Nordvestre Stambanes Stationer.													
		Bryn.	Grorud.	Robsrud Sidebane.	Laasby Sidebane.	Strømmen.	Lillestrøm.	Fetsund.	Blakjer.	Haga.	Aarsnæs.	Sæterstøen.	Skarnæs.	Sander.	Kongsvinger.	Aabogen.	Eidsskog.	Magnor.	Charlottenberg.	Åmot	Ottebol.	Arvika.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauersæter Sidebane.	Dahl.				
1	Drainsrør . . . Vogne	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Vogn à 110 Cent.	110	1
2	Foustager, tomme . . . . Potter	—	—	—	—	—	480	—	—	—	—	—	—	—	21 025	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	21 705	Ptr. (200 = 1 Ct.)	109	2
3	Glasvarer . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4	—	—	—	—	—	—	—	—	110	126	Centner	126	3
4	Jernvarer . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	46	—	—	2	—	—	—	—	—	—	51	Vogne à 110 Cent.	5 610	4
5	do. 1 & 2 Cl. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	23	Centner	23	5
6	do. 3 & 4 Cl. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	—	222	—	1 030	415	—	938	—	—	—	—	—	—	2 691	do.	2 691	6
7	Kornvarer . . . Tøndr.	66	897	—	—	528	—	—	1	2	—	—	1	—	2	2	—	—	—	—	—	37	—	5	2	—	—	7	1 550	Tdr. à 1,65 Cent.	2 557	7
8	Møbler & Flyttegods . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Vogne à 60 do.	60	8
9	Ost . . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Centner	1	9
10	Salt . . . . . Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Tønder à 3 Cent.	3	10
11	Sild . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 3 do.	3	11
12	Trælast: Rundt Tømmer . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Vogn à 110 do.	110	12
13	Varer, diverse. A. 1ste Cl. Centn.	—	3	—	—	10	3	5	10	6	3	2	10	3	202	—	12	—	—	—	—	38	1	1	2	34	—	74	419	Centner	419	13
14	A. 2den Cl. do.	191	75	—	—	—	2	1	—	—	—	—	5	1	4	1	—	—	—	1	—	6	—	14	2	10	—	25	338	do.	338	14
15	A. 4de Cl. do.	246	—	—	—	4	32	—	—	1	2	—	—	—	12	95	—	1	—	—	—	—	—	1	9	1	—	290	694	do.	694	15
16	B. 1ste Cl. Tdr.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	12	24	Tønder à 2 Cent.	48	16
17	B. 2den Cl. do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	13	do. à 2 do.	26	17
18	C. 1ste Cl. Cubfd.	22	—	—	—	—	—	97	52	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	197	Cubfd. (4 = 1 Ct.)	49	18
19	C. 2den Cl. do.	8	—	—	—	—	6	88	—	—	—	—	12	—	64	—	—	—	—	—	—	105	38	42	32	—	—	78	473	do. = do.	118	19
20	Øl . . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	Centner	7	20
21	Fragtfrit Gods . Vogne	172	3	1	8	—	54	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	256	Vogne à 110 Cent.	28 160	21
22	do. do. . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	13	Centner	13	22
	Reduceret til Centner	19 474	1 888	110	880	995	5 981	116	25	123	5	122	20	14	428	99	573	13	6 094	442	—	1 303	14	35	27	66	—	2 428			41 275	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen fra Eidsvold til alle Stationer undtagen Christiania.

Løbe-No.	Varernes Art.		Til																							Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
						Lillestrøm,																							
						Kongsvingerbanens Stationer											Nordvestr. Stambanes Stationer.												
			Bryn.	Grorud.	Strømmen.	Lillestrøm.	Fetsund.	Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæterstøen.	Skarnæs.	Sander.	Kongsvinger.	Aabogen.	Eidsskog.	Magnor.	Charlottenberg.	Åmot.	Ottebol.	Arvika.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.				
1	Brændeviin	Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	334	Centner	334	1
2	Jernvarer 1 & 2 Classe .	do.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	23	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	28	do	28	2
3	do. 3 & 4 do. .	do.	—	—	—	14	25	15	—	26	—	—	—	198	1	—	—	558	—	—	—	2	—	1	62	64	966	do	966	3
4	Kjød	do.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	6	do	6	4
5	Kornvarer	do.	—	—	—	4	—	56	—	—	—	3	—	4	5	32	6	—	—	—	—	—	—	1	6	20	137	Tønder à 1,65 Centner	226	5
6	Møbler & Flyttegods . . .	Vogne	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Vogn à 60 do	60	6
7	Ost	Centner	—	—	—	17	3	—	—	2	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	48	Centner	48	7
8	Poteter	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 110 do	220	8
9	do.	Tønder	1	1	24	124	3	4	—	—	—	2	101	12	1	8	—	—	—	—	60	—	1	1	4	9	356	Tønder à 2 do	712	9
10	Smør	Centner	—	—	—	3	2	—	—	2	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13	Centner	13	10
11	Trælast & Brænde. Planker	Vogne	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	Vogne à 120 do	1 080	11
12	Tømmer, rundt . . .	do.	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	do à 110 do	1 540	12
13	Sleepers	do.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	do à 110 do	220	13
14	Brænde & Baghuun	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	do à 110 do	110	14
15	Varer, diverse. A. 1ste Classe	Centner	1	5	3	11	5	3	5	9	—	2	4	22	5	—	1	—	—	—	9	1	—	11	16	14	127	Centner	127	15
16	2den do.	do.	17	—	3	266	113	71	—	11	2	10	1	42	4	—	6	—	—	—	8	—	3	21	—	31	609	do	609	16
17	3die do.	do.	—	—	—	328	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	329	do	329	17
18	4de do.	do.	10	1	—	—	94	10	—	—	—	9	5	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	13	11	204	do	204	18
19	B. 1ste do.	Tønder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Tønde à 2 Centner	2	19
20	C. 1ste do.	Cub.fod	2	—	—	—	20	16	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	36	—	106	Cubicfod (4 = 1 Cent.)	26	20
21	2den do.	do.	—	—	5	25	12	—	—	10	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	180	10	48	193	31	520	do (do do)	130	21
22	Øl	Centner	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	Centner	6	22
23	Fragtfrit Gods	Vogne	2	15	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	2	—	45	Vogne à 110 Centner	4 950	23
	Reduceret til Centner . .		250	1 658	385	5 568	258	203	6	52	2	30	213	939	21	69	17	558	—	—	137	268	228	501	392	191			11 946	

C. No. 8.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa

Løbe-No.	Varernes Art.		Fra Bryn. Op.	Grorud. Op.	Grorud. Ned	Robsrud Sidebane. Op.	Lassby Sidebane. Op.	Lassby Sidebane. Ned.	Fjeldhammer Sidebane. Op.	Fjeldhammer Sidebane. Ned	Strømmen Sidebane. Op.	Strømmen Sidebane. Ned	Strømmen. Op.	Strømmen. Ned	Lillestrøm. Op.	Lillestrøm. Ned.	Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer. Op.	Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer. Ned.	Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer. Op.	Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer. Ned.
1	Drainsrør . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—
2	Flasker, ledige	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Gjødsel . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
4	Glasvarer . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Hø & Halm .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Iis	do.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Jernvarer 1 & 2 Cl.	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
8	do. 3 & 4 Cl.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	—	33	—
9	Kjød	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
10	Kornvarer . .	Tdr.	327	1 116	—	—	—	—	—	—	—	—	196	—	23	10	9	7	—	—
11	Muur- & Tagsteen . . .	Vogne	4	1	—	—	—	—	—	—	3	—	11	—	—	—	3	—	—	—
12	Møbler & Flyttegods . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
13	Poteter . . .	Tdr.	7	3	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	2	3	9	—	—
14	Sand	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—
15	Saugfliis . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
16	Sild	Tdr.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Smør	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
18	Steen	Vogne	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	do. - Granit -	do.	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Trælast & Brænde. Planker . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—
21	Battens . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—
22	Bord . .	do.	—	—	—	—	52	—	—	—	—	4	—	—	4	30	—	24	—	—
23	Rundt Tømmer . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	732	—	43	—	—
24	Firkantet Tømmer .	do.	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
25	Kult, Pitprops, Stør & Stænger	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
26	Brænde & Baghuun	do.	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	15	54	3	16	—	—
27	Varer, diverse. A. 1 Cl. .	Centn.	5	10	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	3	1	43	32	4	3
28	A. 2 Cl. .	do.	101	122	—	—	—	—	—	—	—	—	31	1	7	2	100	88	2	—
29	A. 3 Cl. .	do.	10	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—
30	A. 4 Cl. .	do.	308	88	—	—	—	—	—	—	—	—	41	1	2	46	26	157	—	1
31	B. 1 Cl. .	Tdr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	1	—
32	B. 2 Cl. .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
33	C. 1 Cl. .	Cubfd.	34	151	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	45	—	—
34	C. 2 Cl. .	do.	—	159	—	—	—	—	—	—	—	—	23	18	36	12	4	179	—	—
35	Vidier . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
36	Fragtfrit Gods	do.	56	16	1	26	2	—	5	—	—	—	17	2	377	131	—	—	—	—
37	do. do.	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
	Reduceret til	Centner	8 246	11 940	110	2 860	6 680	4 950	550	720	330	480	4 272	228	43 771	105 773	1 180	10 240	2 252	4

Jernbanen mellem de forskjellige Stationer undtagen Christiania og Eidsvold.

Leersund.		Frogner.		Kløften.		Trøgstad.		Hauersæter Sidebane.	Dahl.	Tilsammen.			Reduceret til Centner.		Løbe-No.
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.		Op.	Ned.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	Vogne à 110 Centner	770	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	do. à 70 do.	—	70	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	do. à 110 do.	110	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	—	51	Centner	—	51	4
—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6	Vogne à 40 Centner	—	240	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	do. à 110 do.	220	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	Centner	11	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173	—	do.	173	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	3	do.	1	3	9
1	28	17	49	59	127	—	—	—	20	1 748	241	Tønder à 1,65 Centner	2 884	398	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	Vogne à 110 do.	2 420	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	do. à 60 do.	—	180	12
—	8	—	2	—	27	—	2	—	17	16	68	Tønder à 2 do.	32	136	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	Vogne à 110 do.	2 200	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	do. à 40 do.	—	320	15
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Tønder à 3 do.	3	3	16
—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	5	Centner	—	5	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	Vogne à 110 Centner	660	—	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	—	do. à 110 do.	7 920	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	do. à 120 do.	120	360	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	do. à 120 do.	—	960	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	56	59	do. à 120 do.	6 720	7 080	22
—	—	—	—	—	5	—	2	14	52	—	848	do. à 110 do.	—	93 280	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	12	do. à 110 do.	—	1 320	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 110 do.	—	110	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	115	do. à 110 do.	1 980	12 650	26
2	2	1	3	7	18	4	57	—	25	93	141	Centner	93	141	27
2	13	1	3	3	14	38	48	—	61	407	230	do.	407	230	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	18	do.	12	18	29
—	18	4	—	—	13	9	99	—	56	478	391	do.	478	391	30
—	—	—	—	—	—	10	41	—	9	15	55	Tønder à 2 Centner	30	110	31
—	—	—	—	—	—	8	213	—	—	8	217	do. à 2 do.	16	434	32
—	36	—	—	—	—	—	8	—	11	191	100	Cubicfod (4 = 1 Centner)	48	25	33
—	48	—	—	—	38	—	96	—	34	222	425	do. (do. do.)	55	106	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	Vogne à 60 Centner	60	—	35
—	—	4	6	—	8	—	15	64	84	503	311	do. à 110 do.	55 330	34 210	36
—	—	—	—	3	64	—	—	—	12	5	76	Centner	5	76	37
6	119	474	755	110	2 052	87	2 612	8 580	16 284				82 758	152 907	

Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen har været 5 848 952 Centner, hvoraf 4 763 904 Centner har været befordret i Retningen ned til Christiania og 1 085 048 Centner i Retningen op fra Christiania. Transporten af Varer ned har altsaa været 4,4 Gange saa stor som op.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet til 4 291 020 Centner, hvoraf 4 281 850 Centner i Retningen ned og 9 170 Centner i Retningen op. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa udgjort tilsammen 73,4 % af den samlede Godsbefordring; i Retningen ned 89,9 %, i Retningen op 0,9 %.

Vægten af fragtfrit Gods er beregnet til 309 213 Centner, hvoraf 116 631 Centner i Retningen ned og 192 582 Centner i Retningen op.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 1 248 719 Centner, hvoraf 365 423 Centner i Retningen ned og 883 296 Centner i Retningen op.

Af andre Varer end Trælast, Brænde og fragtfrit Gods er der altsaa befordret 2,4 Gange saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 563 Reisevogne og Slæder, samt 3 019 levende Dyr.

Efterfølgende Tabel vil vise Antallet af de til Befordring af ovennævnte Gods anvendte læssede Vogne.

TABEL over læssede Vogne, som ere førte mellem Stationerne.

Fra Stationerne:	Til Stationerne: Christiania.	Bryn.	Grorud.	Robsrud.*)	Laasby.*)	Fjeldhammer.*)	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer.	Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauersæter.*)	Dahl.	Eidsvold.	Tilsammen.
Christiania		150	380	46	203	23	392	1 117	5 005	849	39	126	330	561	6	795	6 021	16 043
Bryn	141		5	—	—	—	9	14	29	—	6	—	8	33	—	—	235	480
Grorud	314	1		—	—	—	1	89	62	1	—	—	4	3	—	8	40	523
Robsrud*)	106	—	—		—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	1	135
Laasby*)	697	—	44	—		—	—	52	6	—	—	—	—	—	—	—	—	799
Fjeldhammer*) . . .	321	—	—	11	—		—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	8	343
Strømmen	917	—	5	1	—	—		13	15	—	2	1	8	5	—	5	11	983
Lillestrøm	12 899	105	104	—	—	—	28				10	233	45	73	—	28	52	13 577
Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer.	15 401	48	19	—	—	13	—				2	—	6	—	—	—	102	15 591
Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer.	2 411	—	—	—	—	—	—				—	—	—	—	—	20	13	2 444
Leersund	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	22
Frogner	70	—	—	—	—	—	4	—	—	—	2		3	1	—	1	—	81
Kløften	229	—	—	—	—	—	—	13	9	—	—	—		1	—	5	6	263
Trøgstad	1 088	2	2	—	—	—	—	10	11	—	—	—	3		—	—	2	1 118
Hauersæter*)	860	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	874
Dahl	4 548	10	26	1	—	—	5	78	5	—	3	9	5	4	—		26	4 720
Eidsvold	4 375	4	4	—	—	—	6	71	52	5	2	3	5	8	—	4		4 539
Tilsammen	44 399	320	603	59	203	36	445	1 488	5 194	855	66	372	417	689	6	866	6 517	62 535

Multipliceres ethvert af disse Tal med Afstanden mellem vedkommende Stationer, erholdes Vognmilenes Antal. Paa samme Maade er Vognmilenes Antal for de tomme Vogne beregnet. Vognmilene have udgjort:

Læssede Vogne . . .	62 535	med 180 168	Vognmile.
Tomme do. . . .	38 090	— 73 009	do.
Tilsammen	100 625	med 253 177	Vognmile.

*) Sidebane.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 42 196, hvoraf læssede 30 028 og tomme 12 168.

Af de 62 535 læssede Vogne ere 45 158 bevægede i Retningen ned til Christiania og 17 377 i Retningen op fra Christiania.

Antallet af Godsvogne hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 756, hvoraf 610 i Retningen ned og 146 i Retningen op.

Til fragtfrit Gods har været benyttet et Antal af 2 799 Vogne, hvoraf 1 059 i Retningen ned og 1 740 i Retningen op. Fradrages disse, sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 58 980 Vogne, hvoraf 43 489 i Retningen ned og 15 491 i Retningen op. Antallet af læssede Vogne til den egentlige Godsbefordring har altsaa været 2,8 Gange saa stort ned som op.

Antallet af Vogne hvorpaa er fremført Trælast og Brænde, har været 37 141, hvoraf 37 063 i Retningen ned og 78 i Retningen op. Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 59,4 pCt. af samtlige Vogne, og særskilt i Retningen ned 82,7 pCt. og i Retningen op 0,4 pCt.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 21 839, hvoraf 6 426 i Retningen ned 15 413 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 2,4 Gange saa stort i Retningen op som i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 38 090, hvoraf 5 511 i Retningen ned og 32 579 i Retningen op.

Følgende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gjennemløbne Mile o. s. v.

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Vogne op	146	78	15 413	1 740	32 579	49 956*)
Antal Vogne ned	610	37 063	6 426	1 059	5 511	50 669
Tilsammen Antal Vogne	756	37 141	21 839	2 799	38 090	100 625
Antal Vognmile op	634	52	56 486	4 137	65 264	126 573
Antal Vognmile ned	2 455	86 165	27 984	2 255	7 745	126 604
Tilsammen Antal Vognmile	3 089	86 217	84 470	6 392	73 009	253 177
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4,3 Mile	0,7 Mile	3,7 Mile	2,4 Mile	2,0 Mile	2,5 Mile
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4,0 —	2,3 —	4,4 —	2,1 —	1,4 —	2,5 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang .	4,1 —	2,3 —	3,9 —	2,3 —	1,9 —	2,5 —
Antal Centner op	c. 2 900	9 170	883 296	192 582	—	1 087 948
Antal Centner ned	c. 12 200	4 281 850	365 423	116 631	—	4 776 104
Tilsammen Antal Centner	c. 15 100	4 291 020	1 248 719	309 213	—	5 864 052

*) At Antallet af Vogne Op og Vogne Ned ikke stemmer, hidrører derfra, at de ikke gjennemløbe det samme Mileantal daglig i begge Retninger, d. e. at de i den ene Retning kunde opholdes oftere paa Stationerne end i den anden.

C. No. 8.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

	Med Kreaturer og Reisevogne	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Centnermile op	c. 12 700	6 014	3 460 504	457 877	—	3 937 095
Antal Centnermile ned	c. 49 100	9 958 803	1 354 333	248 387	—	11 610 623
Tilsammen Antal Centnermile	c. 61 800	9 9648 17	4 814 837	706 264	—	15 547 718
Antal Centner fordeelte paa den hele Banelængde op	2 117	1 002	576 751	76 313	—	656 183
Antal Centner fordelte paa den hele Banelængde ned	8 183	1 659 801	225 722	41 398	—	1 935 104
Tilsammen	10 300	1 660 803	802 473	117 711	—	2 591 287
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op	20,0	115,6	61,2	110,7	—	31,1
Do. Do. Do. ned	20,0	115,6	48,4	110,1	—	91,7
Do. Do. for alle Vogn . .	20,0	115,6	57,0	110,5	—	61,4
Vognenes Vægt er gjennemsnitlig 80 Centner						
Herefter findes:						
Bruttolast i Centner op	14 580	15 410	2 116 336	331 782	2 606 320	5 084 428
Do. Do. ned	61 000	7 246 890	879 503	201 351	440 880	8 829 624
Tilsammen	75 580	7 262 300	2 995 839	533 133	3 047 200	13 914 052
Bruttolast Centnermile op	63 420	10 174	7 979 384	788 837	5 221 120	14 062 935
Do. Do. ned	245 500	16 852 003	3 593 053	428 787	619 600	21 738 943
Tilsammen	308 920	16 862 177	11 572 437	1 217 624	5 840 720	35 801 878

TABEL,

der viser, hvorledes Trainene har været belastede med Gods mellem de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

	Antal Centner.	
	I Retningen Op.	I Retningen Ned.
Mellem Christiania og Bryn	961 015	4 599 051
— Bryn - Grorud	978 418	4 600 129
— Grorud - Robsrud	961 961	4 595 977
— Robsrud - Laasby	960 531	4 587 347
— Laasby - Fjeldhammer	968 091	4 499 547
— Fjeldhammer - Strømmen	968 641	4 463 407
— Strømmen - Lillestrøm	925 763	4 438 182
— Lillestrøm - Leersund	593 773	1 029 197
— Leersund - Frogner	588 279	1 023 744
— Frogner - Kløften	559 051	1 010 655
— Kløften - Trøgstad	539 504	984 714
— Trøgstad - Hauersæter	500 698	877 863
— Hauersæter - Dahl	500 698	775 213
— Dahl - Eidsvold	446 991	258 230

C. No. 8.

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa

Løbe-No.	Varer op.		1ste Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.	2det Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.	3die Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.	4de Driftsaar. 1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.	5te Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.
1	Brændeviin	Centn.	25	325	288	1 754	1 209	1 656
2	Foustager, tomme	do.	10 750	11 716	11 744	9 852	12 510	13 716
3	Fragtfrit Gods	Vogne	—	—	—	—	—	—
4	do. do.	Centn.	—	—	—	—	—	—
5	Gjødsel	Vogne	101	29	41	208	171	167
6	Glasvarer	Centn.	—	1 875	1 735	4 082	4 276	1 678
7	Jernbaneskinner	do.	—	—	400	240	84 280	53 020
8	Jernvarer	do.	3 009	3 641	6 122	11 644	21 022	20 366
9	Hø & Halm	Vogne	—	—	8	12	11	—
10	do. do.	Centn.	—	—	—	—	—	—
11	Kalk, Kridt, Bridsel, Leer, Sand, Steen, Muur- & Tagsteen, Drainsrør . . .	Vogne	38	48	191	46	122	267
12	Kornvarer	Tøndr.	4 396	20 847	110 399	25 265	17 502	18 837
13	Kul & Cinders	Centn.	2 854	8 113	33 057	40 550	37 794	56 611
14	Møbler, Flyttegods, Militairbagage	Vogne	173	102	77	89	88	82
15	Poteter	Tøndr.	—	1 007	57	1 761	445	825
16	Salt	do.	21 975	32 278	32 281	28 258	28 878	35 747
17	Sild	do.	11 432	11 879	19 277	17 766	16 814	18 141
18	Slibe- & Møllestene. . . .	Centn.	4 682	5 670	3 010	3 570	3 757	3 162
19	Trælast, Brænde- & Bygningsmaterialier . . .	Vogne	3	115	88	94	56	75
20	Øl i Kasser	Centn.	332	7 558	12 457	18 766	26 509	28 268
21	Øvrige Varer	do.	97 816	124 299	117 014	89 173	110 295	144 086
	Reduceret til Centner . .		256 083	352 508	549 269	389 842	499 303	553 429

Jernbanen i de forløbne 16 Driftsaar.

7de Driftsaar. 1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.	9de Driftsaar. 1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.	10de Driftsaar. 1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.	11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.	12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)	13de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1867.	14de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1868.	15de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1869.	16de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1870.	Løbe-No.
1 635	1 375	2 692	3 242	3 206	4 066	2 985	3 023	3 342	2 643	1
1 332	11 384	8 750	13 594	13 176	19 897	15 817	9 833	14 818	10 606	2
—	—	—	—	2 077	1 953	1 328	1 550	1 565	1 740	3
—	—	—	—	5 819	6 165	3 377	3 684	1 799	1 182	4
200	261	436	423	520	796	733	911	749	730	5
5 959	5 404	1 755	1 643	841	945	810	409	507	599	6
12 410	5 830	26 700	55 790	—	—	—	—	—	—	7
27 120	19 754	17 555	33 517	38 989	54 714	21 385	22 924	28 445	72 794	8
29	4	—	1	—	26	3	—	9	—	9
—	—	—	—	299	353	—	43	—	257	10
656	149	393	687	196	308	206	173	352	399	11
180 522	92 217	71 872	135 391	94 991	82 799	43 963	82 057	122 759	94 104	12
77 922	118 781	166 412	147 810	111 182	177 580	117 676	146 551	134 257	104 000	13
112	327	169	203	42	73	103	55	31	39	14
813	1 290	492	316	137	324	100	400	92	126	15
30 723	38 840	30 572	35 688	27 599	51 725	26 622	33 631	31 219	43 633	16
25 749	24 747	25 575	19 913	18 594	26 998	19 542	20 249	31 892	25 104	17
2 283	2 251	2 960	2 917	4 164	4 336	4 781	3 867	4 011	3 906	18
122	157	289	184	26	68	42	70	32	78	19
27 590	26 192	24 118	22 766	21 010	27 938	22 593	18 006	15 813	15 213	20
132 773	170 669	193 825	134 824	176 585	198 283	150 090	203 655	230 553	196 405	21
854 767	772 130	844 736	954 843	980 429	1 208 553	814 535	1 003 218	1 117 525	1 085 047	

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa

Løbe-No.	Varer ned.		1ste Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.	2det Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.	3die Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.	4de Driftsaar. 1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.	5te Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.
1	Brændeviin	Centn.	33 239	30 132	23 337	24 931	32 518	40 711
2	Foustager, tomme	do.	300	940	2 220	1 752	1 924	1 924
3	Fragtfrit Gods	Vogne	—	—	—	—	—	—
4	do. do.	Centn.	—	—	—	—	—	—
5	Glasvarer	do.	4 535	8 925	15 533	15 279	16 751	9 143
6	Hø & Halm	do.	—	—	440	200	—	560
7	Iis	Vogne	—	—	—	—	1	—
8	Jernbaneskinner	Centn.	—	—	240	400	1 040	160
9	Jernvarer, Malm, Nikkel	do.	11 284	14 409	19 914	16 797	18 001	18 239
10	Kalk, Sand, Steen, Muur- & Tagsteen, Drainsrør, Bygningsmaterialier	Vogne	8	—	13	67	124	651
11	Kjød	Centn.	2 343	2 045	1 545	2 002	1 505	4 285
12	Korn	Tøndr.	27 042	14 651	1 638	3 595	6 267	13 112
13	Melk	Centn.	—	—	—	4 520	8 434	9 508
14	Møbler, Flyttegods, Militairbagage	Vogne	7	100	42	44	84	65
15	Poteter	Tøndr.	24 418	17 747	23 402	29 307	22 192	27 285
16	Smør & Ost	Centn.	6 755	3 189	2 030	4 052	5 186	3 726
17	Trælast & Brænde	Vogne	10 753	15 962	17 853	19 694	20 728	17 713
18	Tøndestaver	Favne	—	—	—	—	—	—
19	do.	Vogne	—	—	—	—	—	—
20	Ølflasker, tomme	Centn.	200	4 724	7 786	11 710	16 536	5 040
21	Øvrige Varer	do.	19 477	19 062	39 193	39 585	38 868	58 368
	Reduceret til Centner		1 409 463	1 997 724	2 236 194	2 462 283	2 602 207	2 340 418

Jernbanen i de forløbne 16 Driftsaar.

7de Driftsaar. 1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.	9de Driftsaar. 1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.	10de Driftsaar. 1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.	11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.	12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)	13de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1867.	14de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1868.	15de Driftsaar. 1 Januar. til 31 Decbr. 1869.	16de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1870.	Løbe-No.
1 581	30 952	24 044	21 486	34 836	79 463	58 932	33 194	55 806	34 803	1
2 726	2 598	2 202	2 708	1 488	1 740	1 394	1 767	2 046	2 151	2
—	—	—	—	674	908	684	715	968	1 059	3
—	—	—	—	597	917	134	77	841	141	4
8 814	7 700	5 332	7 321	9 507	13 828	8 619	8 911	11 603	13 507	5
—	—	40	—	—	864	3 033	1 927	3 056	687	6
—	—	252	—	—	366	3	7	138	100	7
960	1 200	2 720	2 080	—	—	—	—	—	—	8
13 862	13 620	15 717	18 271	24 072	36 641	30 077	37 396	37 769	47 367	9
34	53	75	68	53	33	43	104	195	134	10
1 291	2 917	2 248	2 929	4 182	9 807	8 742	8 630	8 648	7 847	11
1 159	1 990	8 940	2 358	7 967	29 435	16 558	7 295	3 895	12 792	12
11 984	15 433	16 257	20 087	22 728	52 705	42 634	50 728	58 012	67 720	13
63	79	294	69	8	41	25	44	34	29	14
18 510	25 527	17 967	10 545	4 593	17 182	12 101	11 136	11 180	6 583	15
1 731	3 038	2 070	2 342	16 619	29 702	16 749	21 867	20 227	23 866	16
21 869	25 578	26 101	28 717	24 733	42 207	33 369	33 795	36 763	37 063	17
—	—	—	—	393	429	223	109	129	126	18
—	—	—	—	—	—	71	34	—	451	19
8 040	8 640	9 420	8 040	7 860	14 400	11 160	23 870	11 900	15 960	20
52 740	56 033	44 884	35 762	59 658	115 817	79 745	89 993	84 856	69 158	21
2 632 111	3 161 759	3 266 319	3 485 828	3 165 591	5 468 842	4 254 084	4 310 785	4 738 320	4 763 904	

C. No. 8.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Sammenligning mellem Jernbanens

Løbe-No.	Indtægter.	1ste Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.		2det Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.		3die Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.		4de Driftsaar. 1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.		5te Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.		6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.		7de Driftsaar. 1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
1	Af Passagerer . .	35 425	70	40 977	29	44 146	48	42 553	42	43 146	95½	40 167	1	41 822	20½
2	„ Voiturer . . .	541	106	793	60	759	100	619	42	703	97	938	60	664	98
3	„ levende Dyr . .	915	22	1 099	108	974	40	971	28	1 211	42	951	72	548	64
4	„ Bagage														
5	„ Pakker	1 464	85	2 034	107	2 205	97½	2 559	11	3 681	54½	3 580	118½	4 365	38½
6	„ Melk														
7	„ Varer	75 661	31	94 305	54	121 981	101	111 906	97	124 869	34½	118 163	73	155 309	77
8	„ Telegrafen. . .	760	108	788	30	799	20½	779	76	823	74	918	103	904	16
9	„ Posten	482	90	813	„	821	36	824	96	823	96	824	36	827	96
10	„ Pakhuus- og Huusleie . . .	350	83	1 113	18	1 876	36	2 085	42	1 024	40	1 279	5	1 474	45½
11	„ Tomteleie . . .									1 372	12	1 222	57½	1 684	105
12	„ Bryggeleie. . .	261	98	490	44	732	81	615	29	951	107	1 094	40	538	55
13	„ Overskydende Leie af Drifts-midler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Øvrige Indtægter .	1 726	114	1 266	36	2 230	68	5 081	79	918	63	343	57	3 869	100
	Tilsammen Indtægter	117 591	87	143 682	6	176 528	28	167 996	62	179 526	115½	169 484	23	212 009	115½

Indtægter i de forløbne 16 Driftsaar.

8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.		9de Driftsaar. 1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.		10de Driftsaar. 1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.		11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.		12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)		13de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1867.		14de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1868.		15de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1869.		16de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1870.		Løbe-No.
Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
46 194	97	44 716	101½	45 959	90	40 992	100	59 468	18	48 366	29½	48 641	89½	49 267	96½	46 517	8½	1
744	40	673	80	642	24	524	42	679	84	468	54	587	64	541	50	431	62	2
778	20	808	13	934	72	814	104	1 182	38	1 374	104	1 321	22	946	97	1 049	27½	3
								2 015	39½	1 845	4½	1 737	117	1 771	101	1 558	53	4
4 885	30½	4 773	„	4 913	13	4 829	24	2 380	97	1 976	8½	2 205	51	2 811	3	2 824	84½	5
								3 963	98½	3 737	119	4 289	98	5 104	24	5 753	85	6
166 876	113½	168 278	73	183 874	25	167 870	58	232 845	53	176 878	24	185 868	50	205 823	15½	177 573	79	7
825	36	782	30½	1 030	27½	905	114	1 274	52	1 020	105	815	32½	826	27	794	52	8
869	40½	1 053	96	1 206	108	1 224	„	1 690	„	1 252	114	1 239	60	1 228	84	1 219	114	9
1 127	118	1 203	45½	1 324	102	1 346	32	1 131	96	778	8	853	67	963	3	861	38	10
2 044	114	2 827	25	5 017	19	6 183	79	6 594	16	4 887	24	4 577	9	4 791	68	5 662	27	11
—	—	9	71	467	76	498	59	1 238	96	706	15	1 085	47	647	1	475	45	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 413	31	3 560	21	3 522	30	3 526	108	13
1 147	90	416	3	527	77½	463	38½	230	31½	701	7½	347	103	1 234	61½	1 041	105½	14
225 494	99½	225 542	58½	245 898	34	225 653	50½	314 694	119½	247 406	48	257 130	111	279 479	61½	249 290	49	

C. No. 8.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Sammenligning mellem Jernbanens

Løbe-No.	Udgifter.	1ste Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.		2det Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.		3die Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.		4de Driftsaar. 1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.		5te Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.		6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.		7de Driftsaar. 1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
1	Til Directionen	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„
2	„ Hovedcontoiret	7 168	18	7 027	20	7 637	29	6 906	5	7 001	96½	5 126	95½	5 341	62½
3	„ Stationerne	22 266	80	19 636	70	19 635	44½	20 228	21	22 195	74	22 683	85½	22 584	52
4	„ Locomotiv-Departement.	27 788	67	27 867	45	33 045	18	29 769	22½	30 243	48	30 255	90	42 082	12
5	„ Vogn- do. . .	6 476	59	4 544	29	6 270	92	5 709	115	5 879	105	7 727	„	11 780	6½
6	„ Ingenieur- do. . .	10 069	21	10 371	113	11 642	28	12 550	68	12 156	109	31 419	30	43 123	109½
7	„ Vedligeh. af Bygninger .	—	—	192	58	1 332	68	8 290	50½	2 949	109½	4 596	113	4 497	1
8	„ Do. - Stationspl. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	20½	430	3
9	„ Do. - Telegrafen .	181	21	63	55	205	80	47	91	448	106½	685	30	108	101
10	„ Større Arbeider saasom Ombygning af Broer, Omlægning af Linien med Vignolskinner &c.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 185	32
11	„ Leie af fremmede Driftsmidler*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	457	91
12	„ Uniformer	1 262	36	1 215	44	1 143	52	2 081	99	1 415	64	1 601	75	1 437	25
13	„ Omkostninger ved Dividendens Udbetaling . .	—	—	361	103	313	28	404	93	325	106	399	17	482	31
14	„ Jernbanebetjenternes Procenter	—	—	—	—	995	13	550	6	793	113	223	78	300	„
15	„ Erstatninger	195	29	264	79	111	116	—	—	74	79	80	110	205	31
16	„ Renter	—	—	225	96	—	—	—	—	—	—	911	3	2 380	41
17	Øvrige Udgifter	347	64	1 221	88	101	101½	1 128	112½	1 022	103½	2 584	31½	2 249	82½
	Tilsammen Udgifter	77 755	35	74 992	80	84 434	70	89 667	83½	86 509	34	110 558	59	151 645	81
	Overskud	39 836	52	68 689	46	92 093	78	78 328	98½	93 017	81½	58 925	84	60 364	34½

*) Efter Fradrag af Indtægter ved Udleie af egne Driftsmidler.

Udgifter i de forløbne 16 Driftsaar.

8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.		9de Driftsaar. 1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.		10de Driftsaar. 1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.		11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865		12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)		13de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1867.		14de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1868.		15de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1869.		16de Driftsaar. 1 Januar til 31 Decbr. 1870.		Løbe-No.
Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
2 000	„	1 726	40	1 408	71	1 437	8	3 153	25	1 443	72	1 969	107	1 693	62	1 685	60	1
5 292	83½	5 035	16½	4 006	81½	4 645	95	8 126	111½	5 607	39½	4 960	32	5 924	41	6 395	11	2
24 411	22½	22 488	82½	21 232	56	22 572	1	29 617	4	22 051	33	21 648	111½	22 878	54	24 749	46½	3
43 858	74½	34 495	116	31 927	73½	28 666	118½	37 190	115	31 534	86½	26 151	37	36 537	50½	31 493	118½	4
15 438	101	11 911	108	6 438	35½	7 675	52	12 888	64½	11 002	36½	19 406	97	18 896	98	14 024	110	5
44 662	101½	39 736	3	28 803	105	24 028	101½	32 095	108½	23 553	3	30 047	77½	37 262	40	26 787	64½	6
4 465	41½	3 763	87½	3 947	117½	2 678	9	9 154	105	4 375	9½	5 332	4	9 028	81½	9 983	1	7
1 137	68	2 106	61	649	22	1 418	60½	5 438	23	2 584	46	3 009	106	2 666	101	5 301	52½	8
407	33½	414	103½	304	51½	378	43	723	87½	339	19½	1 215	14½	511	75	472	33½	9
—	—	15 619	91	16 732	48½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
294	80	2 484	111	1 725	87	847	25	272	117	—	—	—	—	—	—	—	—	11
1 679	69	1 888	51	1 782	55	1 757	53	2 604	31	1 786	96	1 892	28	2 098	26	1 573	78	12
523	108	491	84	491	47	506	81	1 012	13½	203	97	522	1	492	112	460	26	13
1 000	„	800	„	1 119	32	681	34	786	73	559	47	608	14	326	24	762	3	14
57	73	136	11	29	105	48	29½	71	19	165	116½	102	118½	76	99	139	106	15
5 097	73	9 056	„	11 725	113	8 471	81	13 658	41	12 383	33½	13 189	80	14 526	10	12 716	1	16
3 943	30	3 495	88	2 073	91	2 759	89½	2 684	52	2 689	101½	2 197	8	1 528	16	2 278	100½	17
154 270	119	155 651	94	134 399	112	108 573	41½	159 479	30½	120 279	117	132 253	116	154 448	50	138 823	92	
71 223	100½	69 890	84½	111 498	42	117 080	9	155 215	89	127 126	51	124 876	115	125 031	11½	110 466	77	

Oplysninger om

Locomotivmilenes Antal sees af følgende Tabel. Ved Mileantallets Beregning Locomotiver No. 1—5, 11—12, 22—23 og alle Kongsvingerbanens

Locomotiv No.	Trainmile.				Assisterende Mile.				Mile Ballast og Fyld til Viadukterne samt med Sneeploug.				Tomme	
	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.
A. Hovedbanen tilhørende:														
No. 1	377,7	2,5	—	380,2	1 490,4	—	—	1 490,4	118,3	—	—	118,3	463,9	0,7
- 2	369,7	—	—	369,7	730,5	—	—	730,5	460,2	—	—	460,2	259,7	—
- 3	3 286,1	14,7	—	3 300,8	115,1	—	—	115,1	11,4	—	—	11,4	103,6	—
- 4	2 342,9	34,1	9,5	2 386,5	537,4	—	—	537,4	—	—	—	—	353,3	11,3
- 5	235,8	—	—	235,8	801,3	—	—	801,3	—	—	—	—	324,1	—
- 6	79,2	—	—	79,2	49,8	—	—	49,8	386,7	—	—	386,7	82,9	—
- 7	889,9	—	—	889,9	225,0	—	—	225,0	8,8	—	—	8,8	290,5	—
- 8	1 250,1	—	—	1 250,1	440,6	—	—	440,6	—	—	—	—	473,4	—
- 9	560,0	—	—	560,0	117,5	—	—	117,5	—	—	—	—	183,8	—
- 10	827,7	—	—	827,7	322,2	—	—	322,2	—	—	—	—	307,2	—
- 11	1 239,0	4,0	—	1 243,0	341,4	—	—	341,4	3,8	—	—	3,8	117,5	—
- 12	2 306,9	—	—	2 306,9	359,8	—	—	359,8	1,7	—	—	1,7	220,3	—
- 22	1 978,6	—	—	1 978,6	5,6	—	—	5,6	16,4	—	—	16,4	10,3	—
- 23	2 037,5	—	—	2 037,5	70,0	—	—	70,0	—	—	—	—	87,7	—
Tilsammen	17 781,1	55,3	9,5	17 845,9	5 606,6	—	—	5 606,6	1 007,3	—	—	1 007,3	3 258,2	12,0
B. Kongsvingerbanen tilhørende:														
No. 13	—	1 310,4	330,9	1 641,3	3,8	307,6	—	311,4	—	—	—	—	0,6	0,3
- 14	1,3	2 766,1	274,2	3 041,6	6,0	154,3	—	160,3	—	—	—	—	5,5	—
- 15	—	2 360,1	—	2 360,1	0,7	91,2	—	91,9	—	—	—	—	3,3	—
- 16	—	2 052,0	6,3	2 058,3	5,1	7,3	—	12,4	—	—	—	—	1,2	—
- 17	1,9	2 831,8	1 053,5	3 887,2	3,5	81,0	—	84,5	—	—	—	—	1,3	—
- 18	—	1 817,5	321,3	2 138,8	5,5	66,2	—	71,7	—	—	—	—	0,2	—
- 19	4,4	2 365,6	1 584,1	3 954,1	2,8	7,9	—	10,7	—	—	5,9	5,9	1,6	1,5
- 20	0,2	1 772,4	247,6	2 020,2	4,0	10,1	—	14,1	—	14,7	—	14,7	1,6	2,3
- 21	1,9	4 537,5	12,6	4 552,0	1,2	—	—	1,2	—	—	—	—	6,3	—
Tilsammen	9,7	21 813,4	3 830,5	25 653,6	32,6	725,6	—	758,2	—	14,7	5,9	20,6	21,6	4,1

Anmærkn. Hovedbanens tvende nye Locomotiver No 22 og 23 sattes i Drift, det første den 23de og det andet den 24de Juni 1870.

Tomme, eller Mile foruden Nyttevirkning, der fremkomme derved, at assisterende Locomotiv gaaer ledig tilbage, ere i de foregaaende Driftsaar anførte som assisterende.

Hovedbanens Locomotiver have gaaet 56,1 Mile med Sneeploug, hvoraf No. 1 og 2 12,6 Mile hver, No .3 10,7 No. 11 3,8 Mile og No. 22 16,4 Mile.

Kongsvingerbanens Locomotiv No. 20 har gaaet med Sneeploug 14,7 Mile.

Locomotivernes Drift.

er til de udløbne Distancer lagt for Skiftning ved Stationerne 5 % for Hovedbanens og 15 % for Hovedbanens Locomotiver No. 6—10.

Mile.		Mile Tilsammen i Regnskabsaaret.				Mile I de foregaaende Driftsaar.				Mile Ialt efter Jernbanens Aabning.				Locomotiv-No.
Paa Nordvestre Stamb.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanens.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	
—	464,6	2 450,3	3,2	—	2 453,5	32 884,5	1 072,1	279,6	34 236,2	35 334,8	1 075,3	279,6	36 689,7	1
—	259,7	1 820,1	—	—	1 820,1	36 474,9	820,9	—	37 295,8	38 295,0	820,9	—	39 115,9	2
—	103,6	3 516,2	14,7	—	3 530,9	38 554,4	439,2	124,5	39 118,1	42 070,6	453,9	124,5	42 649,0	3
3,1	347,7	3 213,6	45,4	12,6	3 271,6	34 721,5	629,3	—	35 350,8	37 935,1	674,7	12,6	38 622,4	4
—	324,1	1 361,2	—	—	1 361,2	38 347,4	64,3	—	38 411,7	39 708,6	64,3	—	39 772,9	5
—	82,9	598,6	—	—	598,6	11 469,6	—	—	11 469,6	12 068,2	—	—	12 068,2	6
—	290,5	1 414,2	—	—	1 414,2	12 385,2	—	—	12 385,2	13 799,4	—	—	13 799,4	7
—	473,4	2 164,1	—	—	2 164,1	16 628,5	—	—	16 628,5	18 792,6	—	—	18 792,6	8
—	183,8	861,3	—	—	861,3	15 553,6	—	—	15 553,6	16 414,9	—	—	16 414,9	9
—	307,2	1 457,1	—	—	1 457,1	17 865,3	—	—	17 865,3	19 322,4	—	—	19 322,4	10
—	117,5	1 701,7	4,0	—	1 705,7	29 547,2	110,1	—	29 657,3	31 248,9	114,1	—	31 363,0	11
—	220,3	2 888,7	—	—	2 888,7	33 708,9	—	—	33 708,9	36 597,6	—	—	36 597,6	12
—	10,3	2 010,9	—	—	2 010,9	—	—	—	—	2 010,9	—	—	2 010,9	22
—	87,7	2,195,2	—	—	2 195,2	—	—	—	—	2 195,2	—	—	2 195,2	23
3,1	3 273,3	27 653,2	67,3	12,6	27 733,1	318 141,0	3 135,9	404,1	321 681,0	345 794,2	3 203,2	416,7	349 414,1	
—	0,9	4,4	1 618,3	330,9	1 953,6	240,0	12 000,6	73,0	12 313,6	244,4	13 618,9	403,9	14 267,2	13
—	5,5	12,8	2 920,4	274,2	3 207,4	275,3	16 218,7	644,9	17 138,9	288,1	19 139,1	919,1	20 346,3	14
—	3,3	4,0	2 451,3	—	2 455,3	314,3	20 587,3	281,2	21 182,8	318,3	23 038,6	281,2	23 638,1	15
—	1,2	6,3	2 059,3	6,3	2 071,9	263,3	19 715,1	445,2	20 423,6	269,6	21 774,4	451,5	22 495,5	16
—	1,3	6,7	2 912,8	1 053,5	3 973,0	243,4	19 142,9	858,1	20 244,4	250,1	22 055,7	1 911,6	24 217,4	17
—	0,2	5,7	1 883,7	321,3	2 210,7	54,8	10 746,6	362,4	11 163,8	60,5	12 630,3	683,7	13 374,5	18
3,2	6,3	8,8	2 375,0	1 593,2	3 977,0	538,3	10 513,5	5 057,2	16 109,0	547,1	12 888,5	6 650,4	20 086,0	19
—	3,9	5,8	1 799,5	247,6	2 052,9	12,9	5 665,3	1 523,3	7 201,5	18,7	7 464,8	1 770,9	9 254,4	20
—	6,3	9,4	4 537,5	12,6	4 559,5	24,7	7 277,5	214,2	7 516,4	34,1	11 815,0	226,8	12 075,9	21
3,2	28,9	63,9	22 557,8	3 839,6	26 461,3	1 967,0	121 867,5	9 459,5	133 294,0	2 030,9	144 425,3	13 299,1	159 755,3	

Hvorledes Locomotiverne have været benyttede sees nærmere af følgende Tabel.

Locomotivets No.	1			2			3			4			5			6			7			8			9			10			11			12			22			23			Tilsammen Dage.		
	Antal Dage.																																												
	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.
Januar	5	12	14	9	22	„	25	6	„	31	„	„	9	22	„	„	31	„	14	10	7	24	2	5	14	4	13	„	„	31	23	4	4	31	„	„	„	„	„	„	„	„	185	113	74
Februar	28	„	„	17	1	10	26	2	„	27	1	„	„	28	„	„	28	„	2	16	10	26	2	„	24	1	3	„	„	28	10	16	2	28	„	„	„	„	„	„	„	„	188	95	53
Marts .	29	„	2	9	15	7	11	1	19	31	„	„	1	30	„	„	„	31	„	31	„	30	1	„	27	2	2	„	„	31	15	16	„	31	„	„	„	„	„	„	„	„	184	96	92
April .	„	„	30	17	12	1	10	„	20	30	„	„	16	8	6	„	1	29	27	3	„	18	8	4	9	14	7	„	26	4	22	7	1	30	„	„	„	„	„	„	„	„	179	79	102
Mai . .	17	14	„	31	„	„	25	6	„	27	„	4	1	30	„	„	31	„	28	3	„	„	„	31	„	31	„	26	5	„	„	„	31	31	„	„	„	„	„	„	„	„	186	120	66
Juni . .	25	5	„	30	„	„	27	3	„	28	2	„	4	26	„	18	12	„	26	2	2	2	17	11	„	25	5	28	2	„	„	„	30	30	„	„	„	„	„	„	„	„	218	94	48
Juli . .	27	4	„	25	6	„	26	5	„	9	17	5	30	1	„	16	13	2	31	„	„	30	1	„	„	„	31	4	9	18	„	2	29	22	3	6	31	„	„	31	„	„	282	61	91
August	16	14	1	7	24	„	26	5	„	24	6	1	26	5	„	25	„	6	6	1	24	30	1	„	10	3	18	20	3	8	„	„	31	„	„	31	31	„	„	31	„	„	252	62	120
Septb.	29	„	1	28	2	„	26	4	„	15	15	„	3	19	8	„	„	30	„	30	„	25	1	4	10	20	„	21	3	6	14	2	14	„	„	30	30	„	„	30	„	„	231	96	93
October	23	5	3	„	2	29	26	5	„	17	14	„	31	„	„	3	„	28	1	30	„	29	2	„	1	30	„	28	3	„	23	8	„	„	„	31	31	„	„	11	„	20	224	99	111
Novbr.	12	18	„	„	„	30	26	4	“	23	7	„	23	„	7	13	9	8	1	29	„	19	9	2	„	30	„	28	2	„	24	6	„	„	„	30	10	„	20	27	„	3	206	114	100
Decbr.	2	21	8	„	„	31	16	3	12	21	9	1	31	„	„	9	19	3	21	10	„	21	10	„	„	31	„	7	24	„	19	12	„	„	9	22	23	7	1	31	„	„	201	155	78
Tilsam.	213	93	59	173	84	108	270	44	51	283	71	11	175	169	21	84	144	137	157	165	43	254	54	57	95	191	79	162	77	126	150	73	142	203	12	150	156	7	21	161	„	23	2 536	1 184	1 028

I Gjennemsnit for Regnskabsaaret uden Hensyn til Helligdagene har altsaa hvert af Locomotiverne

No. 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 22 og 23																																													

Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde, foruden gamle Sleepers, der ikke er opført i Regnskabet i Pengeværdi			85	Spd.	110	ß
Af Locomotivførerne:	Kul	7 138 000 ℔	12 697	—	70	-
	Olie	8 323 Potter	1 898	—	111	-
	Talg	4 692 ℔	506	—	18	-
	Pudsegarn	550 ℔	124	—	39	-
	Hamp og Patentpakning	565 ℔	101	—	7	-
	Lampevæger og Uldgarn		10	—	119	-
- Pudserne:	Olie	336 Potter	63	—	47	-
	Talg	587 ℔	63	—	71	-
	Pudsegarn	2 510 ℔	334	—	80	-
		Tilsammen	15 886	Spd.	72	ß

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes Antal 17 845,9 findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil 106,83 ß, divideret med Locomotivmilenes Antal 27 733,1 blive disse Omkostninger 68,74 ß for hver Locomotivmiil.

De øvrige Locomotiverne vedkommende Udgifter, Lønninger til Locomotivførere, Fyrbødere, Kularbeidere, Vandpumpere, Udgifter ved Reparation o. d. l. have med Fradrag af 33 846 Spd. 80 ß, der i Driftsaaret er betalt af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelsen og Driften af dens Locomotiver, beløbet sig til 15 607 Spd. 46½ ß. Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse har altsaa ialt kostet 31 493 Spd. 118½ ß, eller for hver Trainmiil 1 Spd. 91,77 ß, for hver Locomotivmiil — Balastmilene medregnet — 1 Spd. 16,27 ß.

Samtlige Jernbanens Udgifter 138 823 Spd. 92 ß fordeelte paa Trainmilene give for hver gjennemløben norsk Miil 7 Spd. 93,48.

Den samlede Vægt, som af Locomotiverne er ført 1 Miil frem er følgende:

Passageervogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	Centnermile	5 928 042.
Passagerer.	533 200 Personmile. Antages hver Person at veie 1½ Centner, erholdes	—	799 800.
Stoppevogne.	Disse have gjennemløbet 30 101 Mile. Enhver af disse Vogne veier i Gjennemsnit 115 Centner, læsset i Gjennemsnit 120 Centner	—	3 612 120.
Godsvogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	—	20 254 160.
Gods.	Er forhen fundet at udgjøre	—	15 547 718.
	Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget	Centnermile	46 141 840.

Locomotivernes og Tendernes egen Vægt med Vand og Kul er efter Veining i Gjennemsnit ansat:

for Locomotiverne	No. 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 19, 22 og 23 hver til	750	Centner
- do.	- 6 og 7 — -	890	—
- do.	- 8, 9 og 10 — -	755	—
- do.	- 13, 14 og 18 — -	460	—
- do.	- 15, 16 og 17 — -	595	—
- do.	- 20 — -	840	—
- do.	- 21 — -	660	—

Herefter findes Locomotivernes og Tendernes Centnermile — Ballastmilene ikke medregnet —

for Hovedbanens Locomotiver med Tendere	20 233 260		
- Kongsvingerbanens do — do.	38 325		
		—=—	20 271 585
		Tilsammen Brutto Centnermile	66 413 425

Da Trainmilenes Antal paa Hovedbanen er 17 790,8 findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 2 594 Centner, foruden Locomotivernes og Tendernes egen Vægt.

Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal med Undtagelse af Ballastmilene, 26 709,8 Mile, findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 1 728 Centner.

Nettovægten af Gods og Passagerer bliver 16 498 023 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Train giver 927 Centner og for hvert Locomotiv 618 Centner.

Divideres de forskjellige Vognmiles Antal med Trainmilenes, findes, at i Gjennemsnit med hvert Train er befordret:

1ste Classes Personvogne	0,50
1ste & 2den do. do.	0,08
2den do. do.	1,03
3die do. do.	1,81
Stoppevogne	1,69
Godsvogne	14,23
Tilsammen i Gjennemsnit	19,34 Vogne

C. No. 8.

Følgende Tabel udviser Hovedbanens Locomotivers Mileantal paa samtlige Baner samt deres Kulforbrug fordeelt paa de forskjellige Maaneder.

Maaned.	Locomotivmile.	Kulforbrug.	Kulforbrug pr. Locomotivmiil.	Timer med Damp oppe.
Januar	1 960,7	556 400	283	2 685
Februar	2 119,5	615 300	290	2 754
Marts	2 079,7	603 000	289	2 849
April	1 858,8	494 700	266	2 512
Mai	2 291,1	564 300	246	2 891
Juni	2 738,6	695 400	253	3 426
Juli	3 188,5	768 900	241	4 113
August	2 732,5	645 900	236	3 699
September	2 478,0	558 600	225	3 343
October	2 127,9	513 000	241	3 139
November	1 996,0	497 900	249	2 917
December	2 161,8	624 600	288	2 993
	27 733,1	7 138 000	257	37 321

Antallet af Passageertog har stadig været 2 op og 2 ned daglig den hele Linie.

Fra 15de Mai til 30te September befordret Extra-Passageertog 3 Gange daglig mellem Christiania og Bryn.

Af Godstog har hver Søgnedag hele Aaret gjennem gaaet 1 op og 1 ned den hele Linie, og desuden 2 op og 2 ned mellem Christiania og Lillestrøm.

Oftere er Togene befordrede med 2 Locomotiver fra Christiania til Trøgstad eller Dahl foruden det 3die Locomotiv, der regelmæssig assisterer op fra Christiania til Bryn og som oftest ogsaa fra Lillestrøm til Strømmen og Haneborg.

Af følgende Tabel kan Locomotivernes Nyttevirkning paa Hovedbanen i det forløbne Driftsaar sammenlignes med samme i de 11 foregaaende Driftsaar. (Ballastkjøringen udeladt af Beregningen).

Drifts-aar.	Samtlige Locomotivmile paa Hovedbanen.	Bevægede Centnermile, Locomotivernes og Tendernes egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Kulforbrug.				Last pr. Locomotivmiil i Centner.	Nyttevirkning pr. ℔ Coke og Kul i Centnermiil, Virkningen af Coke og Kul antagen lige.
			Total.	Pr. Locomotivmiil.	Total. ℔	Pr. Locomotivmil. ℔	Pr. Centnermiil. ℔	Pr. Time med Fyr paa.		
4de	14 850	34 222 686	17 328	1,167	4 178 100 Coke	281	0,1221	241	2 305	8,191
5te	15 924	36 687 868	18 555	1,165	4 232 850 Coke og 535 700 Kul.	299	0,1300	257	2 304	7,694
6te	15 442	35 310 475	19 940	1,291	3 950 800 Coke og 496 496 Kul.	288	0,1259	223	2 287	7,940
7de	18 556	42 751 737	25 780	1,889	2 380 400 Coke og 3 204 956 Kul.	301	0,1806	216	2 304	7,662
8de	20 310	48 216 798	26 687	1,206	1 554 600 Coke og 4 539 100 Kul.	300	0,173	205	2 374	7,913
9de	20 977	49 531 067	24 400	1,163	120 400 Coke og 5 865 600 Kul.	285	0,121	245	2 361	8,275
10de	21 625	53 618 174	27 592	1,276	6 278 350 Kul.	267	0,117	227	2 479	8,540
11te	21 485	50 658 877	25 816	1,202	6 357 350 Kul.	290	0,125	246	2 410	7,969
12te *)	32 488,9	75 888 436	35 538	1,093	8 849 950 Kul.	272	0,116	241	2 336	8,575
13de	26 649,0	62 277 384	33 600	1,261	6 943 908 Kul.	261	0,111	207	2 337	8,969
14de	26 438,9	64 184 424	32 831	1,242	6 892 471 Kul.	261	0,1074	209	2 428	9,312
15de	26 737,6	65 931 130	33 902	1,268	7 114 200 Kul.	266	0,1079	210	2 466	9,268
16de	26 709,8	66 413 425	35 944	1,346	6 875 012 Kul.	257	0,1035	191	2 486	9,660

*) 16 Maaneder.

De væsentligste Arbeider, der i Driftsaaret har været udført ved Locomotiverne, ere:

Fuldført Reparationen paa Locomotiv No. 10 og paabegyndt Hovedreparation paa Locomotiverne No. 2 & 3 samt udført større Reparationer paa Locomotiverne No. 11 & 12.

Til samtlige Hovedbanens Locomotivers Vedligeholdelse er anvendt 250 Stkr. nye Kobberrør og 135 Stkr. nye Messingrør, af hvilke Sidste er indsat 123 Stkr. og 12 Stkr. brugt til Opskjødning af gamle Rør; opskjødt og indsat 126 Stkr. gamle Messingrør. Paalagt 17 Stkr. nye store Hjulringe og 6 Stkr. smaa Ringe af Staal. Skiftet og omdreiet 21 Par store og 30 Par smaa Hjul, hvoraf 13 Par store med Staalringe og 8 Par med Jernringe, 28 Par smaa med Staalringe og 2 Par med Jernringe; af disse er omlagt 9 Stkr. store Ringe af Staal og 10 Stkr. store af Jern. Ombyttet 2 Par Drivhjul af Støbejern med nye af Smedejern, og 2 Stkr. Drivhjulaxler med nye af Staal. Anbragt 7 Stkr. nye Stempler af Støbejern og 2 Stkr. nye af Metal, 9 Stkr. nye Stempelringe af Støbejern og 5 Stkr. af Metal, 5 Stkr. nye Stempelstænger samt 2 Stkr. nye Sleidstænger af Staal. Anbragt 1 Stk. ny Axelkasse for Locomotiver og 1 Stk. do. for Tendere, 9 Stkr. Sleider, 1 Stk. ny Regulatorsleide og 2 Par nye Exenterstropper. Indsat 4 Par nye Sidestanglagere og 8 Stkr. nye Linkeblokke. Anbragt 3 Stkr. nye Skorstenspiber af Jern, 3 Stkr. nye Injectorer med Rør, 1 ny Røgkasse med Dør, 3 Stkr. nye Rørplader af Jern, 2 Stkr. nye Fyrkasser af Kobber og 1 ny Fyrdør. Indsat 985 Stkr. nye gjennemborede Stagbolte af Kobber, 16 Stkr. Fyrkasse-Luftrør af Messing og 32 Stkr. do. af Jern, 1 ny Kjedelplade og 2 Lapper paasat indvendig i Kjedler, 1 Lap af Kobber i Fyrkasser og 4 Lapper af Jern paa udvendige Fyrkasser. Omboret 4 Stkr. Cylindre, afdreiet 9 Stkr. Stempelstænger, 12 Stkr. Sleidstænger og 8 Stkr. Pumpekolber. Anbragt 3 Stkr. nye Sidestænger af Staal. Paasveitset 2 Stkr. nye Ender for Connectingstænger og indsat 5 nye Tapper i Krydshoveder. Anbragt 38 Stkr. nye Bolte af Staal for Sleidbevægelser. Opsat 12 Stkr. Stempler, 330 Stkr. Sidestanglagere og 16 Stkr. Excenterstropper. Anbragt 1 ny Pakningsbøssing, 29 Stkr. nye Modpakningsringe og 36 Stkr. nye Foringer for Pakningsbøssinger, 10 Stkr. nye Udvaskningsplugger og 12 Stkr. nye Kraner samt 2 Stkr. nye Tenderventiler. Anbragt 10 Stkr. nye Axellagere for Locomotiver og 10 Stkr. nye do. for Tendere, samt 3 Stkr. nye Axelgeider for Locomotiver. 20 Stkr. Axelkasser paaforet og Geider afrettet. Anbragt 1 nyt Cylinderlaag, 2 Stkr. nye Sleidkasselaag og 4 Stkr. nye Laag for Axelkasser. Skiftet og repareret 22 Stkr. Bærefjedre, anbragt 18 Stkr. nye Fjederstropper, 26 Stkr. nye Fjederpinder og 48 Stkr. Fjederkramper. Afrettet 12 Stkr. Sleider og Sleidefjæs samt 4 Stkr. do. for Regulatorsleider. Anbragt 1 ny Bremsaxel, 3 Stkr. nye Bremsskruer, 3 Stkr. nye Bremsmuttere, 2 Stkr. nye Bremsarme og 1 ny Bremshænger. Reguleret 6 Stkr. Sleider, anbragt 10 Stkr. nye Bøssinger og Tapper af Staal for Ballancer. Indsat 30 Stkr. Ramværksbolte, anbragt 1 ny Buffer, 5 Stkr. nye Sandkasser med Ventiler og Rør. Paasat 1 ny Blæstpibe, 4 Stkr. nye Gnistfængere og 1 ny Vindskjærm. Bygget 2 Stkr. nye Tenderramværk af Egetræ, anbragt 12 Stkr. nye Fjedersko for Tendere, 10 Stkr. Søiler med Haandgelænder, 1 ny Spisningsventil og 4 Stkr. nye Spisningsrør af Kobber. Indsat 72 Stkr. nye Sleidkassebolte, 13 Stkr. nye Pakningsbolte, 2 Stkr. Stempelfjederlaase af Metal og indslebet 68 Stkr. diverse Kraner. Desuden forskjellige andre Reparationer foruden Locomotivernes Reengjøring, Opmaling og Fernisering, samt indvendig Skrabning og Maling af Kjedler. 6 Stkr. Kjedler er prøvet med Koldtvandstryk, 200 ℔ pr. Qvadrattomme.

Af Ovenstaaende er til Locomotiverne No. 1—5, 11—12 og 22—23 brugt 123 Stkr. nye Kobberrør og 128 Stkr. nye Messingrør, hvoraf brugt 5 Stkr. til Skjøder for Opskjødning af 126 Stkr. gamle Rør, paalagt 5 Stkr. store og 6 Stkr. smaa Hjulringe af Staal; skiftet og omdreiet 8 Par store Hjul med Staalringe og 6 Par do. med Jernringe, samt 22 Par smaa Hjul med Staalringe og 2 Par med Jernringe og endelig omlagt 4 Stkr. store Ringe af Jern. Til Locomotiverne No. 6 og 7 er brugt 12 Stkr. store Hjulringe af Staal, omdreiet 3 Par Hjul med Staalringe og omlagt 2 Stkr. Ringe af Jern. Til Locomotiverne No. 8—10 er brugt 127 Stkr. nye Kobberrør og 7 Stkr. nye Messingrør til Skjøder for Opskjødning af gamle Rør — ikke endnu indsatte — og omdreiet 4 Par store Hjul, hvoraf 2 Par med Staalringe, og 2 Par med Jernringe og omdreiet 6 Par smaa Hjul med Ringe af Staal; endelig omlagt og dreiet 9 Stkr. store Ringe af Staal og 4 Stkr. do. af Jern.

Samtidig er til Kongsvingerbanens Locomotiver brugt følgende Materialier og ved samme foretaget følgende Reparationer:

Brugt 110 Stkr. nye Kobberrør og 134 Stkr. nye Messingrør, hvoraf 24 Stkr. til Skjøder for gamle Rør. Udtaget, opskjødt og indsat 220 Stkr. gamle Messingrør. Paalagt en stor og en liden Ring af Staal. Omdreiet 12 Par store Hjul med Ringe af Staal og 19 Par smaa Hjul, hvoraf 17 Par med Staalringe og 2 Par med Jernringe. Omlagt og dreiet 8 Stkr. store Ringe af Staal samt 2 Stkr. smaa do. Ombyttet 1 Drivhjulaxel med ny af Staal, (for No. 20). Byttet 4 Stkr. Stempler af Støbejern, 14 Stkr. Stempelringe af Støbejern, 2 Stkr. Stempelstænger med nye af Staal og 5 Stkr. Sidestænger med nye af Staal. Anbragt 8 Stkr. nye Sleider, indsat 2 Stkr. nye Connectingstanglagere, 4 Stkr. nye Sidestanglagere og 2 Stkr. nye Linkeblokke. Anbragt 1 ny Skorsten, 1 ny Injector med Rørledninger og 1 ny Damptrykmaaler. Indsat 55 Stkr. nye gjennemborede Stagbolte af Kobber, 16 Stkr. Fyrkasse-Luftrør af Messing og 16 Stkr. do. af Jern. Anbragt 2 Stkr. nye Fyrdøre. Paasat 7 Stkr. Pladelapper af Jern udvendig paa Fyrkasser. Omboret 2 Stkr. Cylindre og anbragt 1 nyt Cylinderlaag, afdreiet 4 Stkr. Stempelstænger, 14 Stkr. Sleidstænger og 6 Stkr. Pumpekolber. Anbragt 2 Stkr. nye Kugleventiler, 2 Stkr. nye Tenderventiler med Bevægelsesapparater, og indsat 15 Stkr. Staalbolte i Sleidbevægelser. Opsat 8 Stkr. Stempler, 129 Stkr. Sidestanglagere og 52 Stkr. Excenterstropper. Anbragt 34 Stkr. Foringer af Metal for Pakningsbøssinger, 30 Stkr. Modpakningsringe af Metal og 2 Stkr. Foringer af Metal for Excenterstropper. Anbragt 10 Stkr. nye Axellagere for Locomotiver, 5 Stkr. nye Udvaskningsplugger, 3 Stkr. nye Kraner og 6 Stkr. nye Stempelfjederlaase af Metal. Anbragt 1 ny Trækfjeder; skiftet og repareret 15 Stkr. Bærefjedre, anbragt 22 Stkr. nye Fjederpinder, 22 Stkr. nye Fjederkramper, 10 Stkr. Bolte for Bærefjedre og 10 Stkr. nye Bøssinger og Tappe af Staal for Ballancer. Anbragt 23 Stkr. nye Ramværksbolte, 2 Stkr. nye Pakningsbolte, 1 ny Bremsskrue, 1 Dampbrems og 2 nye Gnistfængere. Afrettet 10 Stkr. Sleider og Sleidfjæs samt 4 Stkr. Regulatorsleider med Sleidfjæs. Reguleret 2 Stkr. Sleider og indslebet 22 Stkr. forskjellige Kraner. Desuden forskjellige andre Reparationer foruden Maskinernes Reengjøring, Opmaling og Fernisering samt indvendig Reengjøring, Skrabning og Maling af Kjedler. 4 Stkr. af Kjedlerne er prøvet med Vandtryk: 200 ℔ pr. Qvadrattomme.

Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften i de forløbne 16 Driftsaar.

Driftsaar.	Locomotivmile.	Locomotivernes Istandholdelse.									Locomotivernes Drift.												Contoir-udgifter, Gas, Brænde og forskjellige Udgifter.			Tilsammen.			
		Materialforbrug, Reservestykker og Inventarium.			Lønninger og Arbeidsløn.			Tilsammen.			Forbrugsgjenstande: Coke, Kul, Olie, Talg, Hamp, Pudsegarn etc.				Driftspersonalet, d. c. Førere, Fyrbødere, Pudsere og Vandpumpere.			Tilsammen.										
		Total.		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.			Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.			Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.			Pr. Miil.
		Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	Sp	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	Sp	ß	Spd.	ß		Spd.	ß	Sp	ß
1ste	13 769	1 269	111	11	2 800	„	24	4 069	111	35	15 069	90	1	11	6 616	13	58	21 685	103	1	69	I de 9 første Aar fordeelt under de andre opførte Conti.			25 755	94	1	104
2det	14 333	2 856	51	24	2 506	57	21	5 362	108	45	16 178	46	1	16	5 780	110	48	21 959	36	1	64				27 322	24	1	109
3die	15 011	4 909	47	40	4 002	12	32	8 911	59	72	17 636	55	1	21	4 925	56	39	22 561	111	1	60				31 473	50	2	12
4de	15 955	2 547	80	19	4 014	35½	30	6 561	115½	49	17 509	111	1	12	5 697	36	43	23 207	27	1	55				29 769	22½	1	104
5te	16 258	3 729	70	28	4 144	106½	31	7 874	56½	58	15 632	23	„	115	5 888	70	43	21 520	93	1	39				29 395	29½	1	97
6te	16 166	3 048	77	23	4 335	17½	32	7 383	94½	55	15 439	36	„	115	6 246	64	46	21 685	100	1	41				29 069	74½	1	96
7de	21 518	4 720	96	26	7 594	8	42	12 314	104	68	18 997	47	„	106	6 626	90	37	25 624	17	1	23				37 939	1	1	91
8de	21 937	7 659	85	42	10 022	48	55	17 682	13	97	17 693	54	„	97	6 125	56	34	23 818	110	1	11				41 501	3	1	107
9de*)	30 454	11 112	117½	44	7 978	93	31	19 091	90½	75	20 511	93	„	81	8 131	41	32	28 643	14	„	113				47 734	104½	1	68
10de	35 219	10 021	48½	34,1	8 820	44	30,1	18 841	92½	64,2	22 846	65½	„	77,8	8 721	87½	29,7	31 568	33	„	107,5	1 970	76	6,7	52 380	81½	1	58,5
11te	33 330	7 727	38	27,8	8 120	102½	29,2	15 848	20½	57,0	23 667	110	„	85,2	8 254	95	29,7	31 922	85	„	114,9	768	6	2,8	48 538	111½	1	54,8
12te	59 259,2	13 357	92½	27,0	11 458	102	23,2	24 816	74½	50,2	37 118	71½	„	75,2	14 230	8	28,8	51 348	79½	„	104,0	2 253	74	4,6	78 418	108	1	38,8
13de	52 956,5	9 374	74	21,2	9 608	64	21,8	18 983	18	43,0	32 325	106½	„	73,3	12 362	96	28,0	44 688	82½	„	101,3	1 814	34	4,1	65 486	14½	1	28,4
14de	53 149,4	4 802	106½	10,8	10 921	46	24,7	15 724	32½	35,5	32 995	109½	„	74,5	12 929	107	29,2	45 925	96½	„	103,7	1 591	71	3,6	63 241	80	1	22,8
15de	53 263,1	9 294	58	20,9	10 950	68	24,7	20 245	6	45,6	33 140	42	„	74,6	13 309	34	30,0	46 449	76	„	104,6	1 866	3½	4,2	68 560	85½	1	34,4
16de	54 194,4	9 630	85½	21,3	11 859	42	26,3	21 490	7½	47,6	28 942	111	„	64,1	13 599	43	30,1	42 542	34	„	94,2	1 308	37	2,9	65 340	78½	1	24,7
Tils.	506 772,6	106 064	37½	25,1	119 138	6	28,2	225 202	43½	53,3	365 706	91	„	86,6	139 446	46½	33,0	505 153	17½	„	119,6	11 572	61½	4,1	741 928	2½	1	55,7

*) Fra og med 9de Driftsaar er Kongsvingerbanens Locomotivmile medregnet.

Fordeling af Locomotivdepartementets Udgifter.

	Locomotiv-mile.	Locomotivernes Istandholdelse.						Locomotivernes Drift.						Contoirudgifter, Gas, Brænde og forskjellige Udgifter.		Total.	
		Materialforbrug, Reservestykker og Inventarium.		Lønninger og Arbeidsløn.		Tilsammen.		Forbrugsgjenstande: Coke, Kul, Olie, Talg, Hamp, og Pudsegarn.		Driftspersonalet: Førere, Fyrbødere, Pudsere, og Vandpumpere.		Tilsammen.					
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Hovedbanen . . .	27 733,1	5 681	31½	6 169	45	11 850	76½	15 886	72	8 633	82	24 520	34	„	„	36 370	110½
Kongsvingerbanen .	26 461,3	2 017	11	2 137	117	4 155	8	10 437	54	4 965	81	15 403	15	„	„	19 558	23
Fælles for begge Baner		1 932	43	3 552	„	5 484	43	2 618	105	„	„	2 618	105	1 308	37	9 411	65
Tilsammen . .	54 194,4	9 630	85½	11 859	42	21 490	7½	28 942	111	13 599	43	42 542	34	1 308	37	65 340	78½

Oplysninger om Vognenes Drift, samt Vogndepartementets Udgifter.

Tabel over Vogntjeneste og Reparationstid.

Vognsort.	Antal Vogne.	Antal Vognmile.				Antal Reparationsdage.		Antal Vognmile for hver Reparationsdag.	Antal Vogne under Reparation mere end Middeltiden.	Antal Vogne under Reparation mindre end Middeltiden.	Antal Vogne, der ikke have været under Reparation.
		Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Total.	I Gjennemsnit for hver Vogn.				
A. Hovedbanen tilhørende:											
Den kongelige Vogn	1	8 884	65	18	8 967	105	26,3	85,4	2	1	1
Passageervogne, 1ste Classe .	3										
do. 1ste & 2den do.	2	1 092	65	18	1 175	„	„	117,5	„	„	2
do. 2den Classe .	8	18 067	86	24	18 177	116	14,5	156,2	3	4	1
do. 3die do. .	20	31 608	324	114	32 046	177	8,9	181,0	7	6	7
do. Stoppevogne .	6	29 476	238	72	29 786	206	12,9	144,6	6	8	2
Godsstoppevogne	10										
Melkvogne	*) 4										
Hestevogne	2	153 012	145 242	6 589	304 843	3 364	9,5	90,6	129	215	12
Plankevogne	271										
Kassevogne	79										
Tilsammen	406	242 139	146 020	6 835	394 994	3 968	9,8	99,5	147	234	25
									*		
B. Kongsvingerbanen tilhørende:											
Den kongelige Vogn	1	7	43	12	62	—	—	—	—	—	1
Passageervogne 1ste & 2den Cl.	8	415	16 977	3 586	20 978	417	52,1	50,3	4	4	—
do. 2den Classe .	5	255	1 068	75	1 398	23	4,6	60,8	2	3	—
do. 3die do. .	14	634	32 345	4 082	37 061	268	19,1	138,3	8	4	2
do. Stoppevogne .	8	625	40 632	7 197	48 454	174	11,6	278,5	4	4	7
Godsstoppevogne	7										
Hestevogne	5										
Dækkede Godsvogne	5	100 165	125 258	7 888	233 311	1 608	6,1	145,1	57	198	10
Plankevogne	205										
Kassevogne	50										
Tilsammen	308	102 101	216 323	22 840	341 264	2 490	8,1	137,1	75	213	20

*) 381 Stkr. Vogne have være underkastet Reparation fra 1 indtil 7 Gange i Aarets Løb, gjennemsnitlig 3,171 Gange, hvoraf findes at være foretaget 1 208 Reparationer paa Hovedbanens Vogne.

Opgave over Hovedbanens Vogne ved Udgangen af Aaret 1870 samt deres Maal og Inddeling.

Vognsort.	Antal.	Antal Pladse: i hver Vogn Classe. 1	2	3	Tilsammen Classe. 1	2	3	Høieste tilladte Belastning: i Gjennemsnit pr. Vogn. Centn.	Summa. Centn.	Vægt: i Gjennemsnit pr. Vogn. Centn.	Summa. Centn.	Antal Bremsvogne.	Kostende med Hjul og Axler: i Gjennemsnit pr. Vogn. Spd.	ß	Summa. Spd.	ß	Længde mellem Bufferne.	Maal af Overbygningen eller Topramme: Længde. Fod.	Høide. Fod.	Bredde. Fod.	Hjulafstand. Fod.	Anmærkninger.
Passageervogne:																						
Den kgl. Vogn .	1	24			24								1 836	„	1 836	„	19,83	18,33	6,42	7,66	10,58	Inddelt i 3 Coupeer, hvoraf 1 kongelig.
1ste Classe . . .	3	24			72					112	672		1 728	„	5 184	„	19,83	18,33	6,42	7,66	10,58	do. i 3 do. hver med 8 Pladse, rummende tilsammen 24 Personer.
bl. 1ste og 2den Cl.	2	8	20		16	40							1 728	„	3 456	„	19,83	18,33	6,42	7,66	10,58	do. i 1—1ste og 2—2den Cl.*) Coupeer rummende tilsammen 28 Personer.
2den Classe . . .	8		40			320				108	864		1 323	„	10 584	„	20,42	18,92	6,42	7,66	10,58	do. i 2 Coupeer à 20 Pladse, rummende tilsammen 40 Personer.
3die do. . . .	20			40			800			107	2 140	1	990	„	19 800	„	20,00	18,50	6,42	7,50	11,00	do. do. 40 do.
Sum	34				112	360	800			108,12	3 676	1	1 201	92	40 860	„						
Stoppevogne:																						
Passageerstoppevogne	6		10			60				110	660	6	1 261	60	7 569	„	20,50	19,00	6,42	7,66	11,00	Inddelt i 1 Conductørcoupe, 1 Bagagerum og 1 Postcoupe, 2den Classe.
Godsstoppevogne	10									117	1 170	10	839	30	8 392	60	16,50	15,00	6,42	7,50	8,50	Inddelt i 1 Conductørcoupe og 1 Bagagerum.
Sum	16					60				114,38	1 830	16	997	71	15 961	60						
Godsvogne:																						
Hestevogne . . .	2									105	210	2	600	„	1 200	„	20,00	18,50	6,50	7,50	9,00	Inddelt i 4 Spiltouge med stoppede Side- og Endevægge.
Melkvogne	4									149	596	4	660	„	2 640	„	20,33	18,83	6,66	8,00	10,50	For Transport af Melk.
Kassevogne . . .	44									83	3 652	44					15,00	13,50	3,58	7,25	7,75	Med faste Endelemmer og bevægelige Sidelemmer.
do. . . .	17							110	9 240	86	1 462	17	461	66	36 000	108	15,00	13,50	3,66	7,25	8,50	Med faste Ende- og Sidevægge og Døre paa Midten.
do. . . .	5									97	485	5					20,00	18,50	5,42	7,25	9,00	do. do. do. do. do.
do. . . .	12									99	1 188	12					20,00	18,50	5,00	7,75	9,00	For Transport af Brænde og Gjødsel.
Plankevogne . . .	15									93	1 395	15					21,00	12,00	0,46	7,50	9,50	
do. . . .	163							120	32 640	90	14 670	163	402	60	109 480	„	18,00	12,00	0,46	7,50	8,00	
do. . . .	94									80	7 520	94					16,00	12,83	0,46	7,50	8,00	
Sum	356							117,64	41 880	87,58	31 178	356	419	53	149 320	108						
Generalsum	406				112	420	800	117,64	41 880	90,35	36 684	373	507	89	206 142	48						

*) Oprindelig 1ste Classes Coupeer i hele Vognen.

Opgaver over Vognedepartementets Udgifter.

Almindelig Vedligeholdelse.

A. Hovedbanens Vogne alene.

Nye Hjulringe 120 Stkr. {Jern 14 Stkr. 239 Spd. 48 ß; Staal 106 „ 2 102 — 30 -}	2 341 Spd.	78 ß	
Copalfernis, 67 Potter	61 —	100 -	
Staal til Fjedre for Vogne, 10 290 ℔	428 —	86 -	
Jern i Stkr. 45 773 ℔	794 —	21 -	
do. i Plader, 1 995 ℔	50 —	60 -	
Metalsager og Lagere, 9 390 ℔	2 807 —	33 -	
Nye Trædele	711 —	13 -	
Vidskelæderringe, 1 273 Stkr.	793 —	63 -	
Vidskelæderstykker, 26 ℔	26 —	70 -	
Liinolie, 572 Potter	90 —	80 -	
Axelkasser for Olie, 1 244 Stkr.	3 658 —	75 -	
Diverse Materialier og Arbeidsudgifter	1 605 —	75 -	
Arbeidsløn for Reparation af 1 185 Stkr. Vogne (pr Accord)	731 —	110 -	
— - Omdreining af 464 Par Hjul	232 —	„ -	
— - Omlægning og Befæstelse af 680 Stkr. Hjulringe	283 —	40 -	
			14 617 Spd. 64 ß

B. Kongsvingerbanens Vogne alene.

Nye Hjulringe af Staal 75 Stkr.	1 276 Spd.	30 ß	
Copalfernis, 113 Potter	117 —	63 -	
Staal til Fjedre for Vogne, 2 720 ℔	109 —	19 -	
Jern i Stkr. 7 017 ℔	113 —	97 -	
do. i Plader, 368 ℔	9 —	63 -	
Metalsager og Lagere, 721 ℔	211 —	78 -	
Nye Trædele	126 —	11 -	
Vidskelæderringe, 101 Stkr.	119 —	71 -	
Vidskelædersstykker, 21 ℔	15 —	67 -	
Liinolie, 150 Potter	23 —	102 -	
Diverse Materialier og Arbeidsudgifter	774 —	21 -	
Arbeidsløn for Reparation af 649 Stkr Vogne (pr. Accord)	401 —	108 -	
do. - Omdreining af 250 Par Hjul	125 —	„ -	
do. - Omlægning og Befæstelse af 384 Stkr. Hjulringe	160 —	„ -	
			3 584 — 10 -

Fællesudgifter for begge Baners Vogne.

Olier diverse til Smørelse, 4 550 Potter	902 Spd.	75 ß	
Smørelse, (Grease) 16 419 ℔	1 012 —	26 -	
Lønning til 5 Vognvisitører	898 —	51 -	
Pressenningers Vedligeholdelse	662 —	95 -	
Forskjellige Reparationer, Spiger, Muttere, Jernbeslag, Administration, Materialtransport og Sjouerarbeide	2 257 —	35 -	
			5 733 Spd. 42 -
		Lateris	23 934 Spd. 116 ß

Transport 23 934 Spd. 116 ß

Udgifter til Bygning af nye Vogne for Hovedbanen.

Færdigbygget den i forrige Driftsaar paabegyndte Melkvogn No. 4, hvis hele Kostende udgjør		727 Spd. 13 ß	
hvoraf ført til Udgift i forrige Driftsaar			
for Materialier	484 Spd. 83 ß		
- Arbeidsløn	183 — 81 -		
		668 — 44 -	
og er Restbeløbet for Materialier . .	26 Spd. 84 ß		
- Arbeidsløn . .	32 — 5 -		
ført til Udgift i dette Driftsaar med			58 — 89 -
		Tilsammen	23 993 Spd. 85 ß

Blandt ovennævnte Reparationsarbeider anføres forøvrigt:

For Hovedbanens Vogne:

Ombygget to lave Gjødselvogne (Trævirket i den ene nyt) og forsynet samme med høie Kasser for tillige at tjene til Transport af Brænde. En Kassevogn er forsynet med bevægelige Taglemmer af Jern.

303 Stkr. Gods- og Passageervogne har i Aarets Løb faaet nye Axelkasser, (hvori Olie bruges som Smørelse istedetfor Grease) med nye Lagere og Smørepuder, tillige forsynet samme med Kautschukplader mellem Bærefjedrene og Axelkasserne, hvilket nødvendiggjorde Forlængelse af Axelstyrerne. Anbragt Indretning for Drikkevand i en Passageer-Stoppevogn, og forsynet en 1ste Cl. Passageervogn med indvendige Vinduer. Malet og fernisseret en 1ste Cl. en 1 & 2den Cl. to 2den Cl. og en 3die Cl. Passageervogn, samt anbragt ny Bremsindretning (dobbelt Brems) paa sex Godsvogne.

For Kongsvingerbanens Vogne:

Malet og fernisseret fem 1ste & 2den Classe, tolv 3die Classe Passageervogne samt to Passageerstoppevogne, anbragt Vidskelæder mellem Kassen og Rammen paa to 1ste & 2den Classe og en 2den Classe Passageervogne, forsynet tre 1ste & 2den Classe Passageervogne med indvendige Vinduer, anbragt Indretning for Drikkevand i en 2den Classe Passageervogn samt i to Passageer-Stoppevogne.

TABEL,

der viser de tilbagelagte Vognmile samt Udgifterne til Vognenes Drift og Vedligeholdelse ved Hoved- og Kongsvingerbanen i de forløbne Driftsaar.

Aar.	Driftsaar.		Antal Vogne.		Nye Vogne anskaffet						Tilsammen Antal Vogne.		Total begge Baners Vogne.	Antal Vognmile tilbagelagt af						Drift og Vedligeholdelse af samtlige Vogne.								
					af Hovedbanen.			af Kongsvingerbanen.												Vedligeholdelse og Smørelse.			Conductørløn, Belysning og Reenholdelse.			Total.		Tilsammen pr. Vognmiil.
	Hovedbanen.	Kongsvingerbanen.	Hovedbanen.	Kongsvingerbanen.	Stkr.	Spd.	ß	Stkr.	Spd.	ß	Hovedbanen.	Kongsvingerbanen.		Hovedbanens Vogne.	pr. Vogn.	Kongsvingerbanens Vogne.	pr. Vogn.	Total Vognmile.	pr. Vogn.	Spd.	ß	pr. Vognmiil.	Spd.	ß	pr. Vognmiil.	Spd.	ß	ß
1854/1855	1	—	262	—	—	„	„	—	„	„	262	—	262	163 915	626	—	—	163 915	626	6 161	87	4,51	2 191	76	1,60	8 353	43	6,11
1855/1856	2	—	262	—	—	„	„	—	„	„	262	—	262	179 051	683	—	—	179 051	683	4 200	29	2,81	2 195	109	1,47	6 396	18	4,28
1856/1857	3	—	262	—	40	14 308	29	—	„	„	302	—	302	195 035	646	—	—	195 035	646	6 073	13	3,74	2 543	111	1,56	8 617	4	5,30
1857/1858	4	—	302	—	—	„	„	—	„	„	302	—	302	200 733	665	—	—	200 733	665	5 709	115	3,41	2 823	29	1,69	8 533	24	5,10
1858/1859	5	—	302	—	—	„	„	—	„	„	302	—	302	215 324	712	—	—	215 324	712	5 879	105	3,28	2 958	65	1,65	8 838	50	4,93
1859/1860	6	—	302	—	—	„	„	—	„	„	302	—	302	201 898	668	—	—	201 898	668	7 727	„	4,59	2 992	19	1,78	10 719	19	6,37
1860/1861	7	—	302	—	28	12 498	70	—	„	„	330	—	330	241 519	732	—	—	241 519	732	11 780	6½	5,85	3 206	117	1,59	14 987	3½	7,44
1861/1862	8	—	330	—	2	1 029	39	—	„	„	332	—	332	275 921	831	—	—	275 921	831	15 438	101	6,71	3 903	46	1,70	19 342	27	8,41
1862/1863	9	1	332	205	30	9 252	13	—	„	„	362	205	567	261 006	721	115 988	566	376 994	665	15 673	73	4,99	5 002	55	1,59	20 676	8	6,58
1863/1864	10	2	362	205	—	„	„	—	„	„	362	205	567	289 216	799	178 837	872	468 053	825	12 396	20½	3,18	6 002	29	1,54	18 398	49½	4,72
1864/1865	11	3	362	205	—	„	„	75	30 450	„	362	280	642	272 837	754	157 653	563	430 490	671	13 273	33	3,70	5 627	24	1,57	18 900	57	5,26
1865*)/1866	12	4	362	280	2	1 320	„	1	1 434	„	364	281	645	412 697	1 134	354 962	1 263	767 659	1 190	23 893	½	3,74	8 721	46	1,36	32 614	46½	5,10
1867	13	5	364	281	15	897 5 785	3 35	27	19 760	„	379	308	687	371 760	981	316 351	1 027	688 111	1 002	21 454	113½	3,74	7 629	16	1,33	29 084	9½	5,07
1868	14	6	379	308	26	12 144 4 210	119 43	—	„	„	405	308	713	400 832	990	380 608	1 236	781 440	1 096	19 945	78	3,06	8 093	106	1,24	28 039	64	4,30
1869	15	7	405	308	1	668 58	44 89	—	„	„	406	308	714	411 937	1 014	370 519	1 203	782 456	1 096	23 999	21½	3,68	8 271	44	1,27	32 270	65½	4,95
1870	16	8	406	308							406	308	714	394 994	973	341 264	1 108	736 258	1 031	23 934	116	3,90	8 381	48	1,37	32 316	44	5,27
Tilsammen eller i Gjennemsnit														4488 675	825	2216 182	1 006	6704 857	877									

*) 16 Maaneder for Hovedbanens Vedkommende.

Om Vedligeholdelse af Jernbanelinien.

Nedenstaaende Tabel viser Ombytningen af Skinner og Sleepers paa de forskjellige Afdelinger af Banen for 16de Driftsaar.

Afdeling af Banen og dens Sidespor.	Christiania Station indtil Foden af Stigningen $\frac{1}{40}$.	Linien derfra til Sporskiftet ved Bryn Station og Sidebanerne der.	Derfra til Veiovergangen ved nordre Ende af Grorud Station og Sidebanerne der.	Derfra til søndre Sporskifte ved Robsrud.	Derfra til nordre Ende af Strømmens Platform med Sidesporene ved Robsrud.	Derfra til søndre Ende af Jernbroen ved Lillestrøm.	Fælledsstationen ved Lillestrøm til nordre Sporskifte.	Derfra til søndre Ende af Børkebro.	Derfra til Bjørndalen med Sidesporene ved Frogner.	Derfra til Sporskiftet ved Hauersæter med Sidesporene ved Kløften, Trøgstad og Hauersæter.	Derfra til Heirets Teglværk med Sidesporene ved Dahl.	Derfra til og med Eidsvold Station.	Sidebanerne ved Strømmen.	Hovedbanens Sidebaner ved Lillestrøm.	Tilsammen.
Ved Udgangen af 16de Driftsaar.															
Banelængde, engelske Fod, Hovedspor	2 087	10 483	21 541	12 056	12 832	8 056	2 456	25 104	15 997	51 998	34 076	25 074	—	—	221 760
Sidespor	28 131	2 805	1 334	—	1 112	—	3 761	—	814	3 991	3 485	4 336	7 105	7 723	64 597
Tilsammen	30,218	13 288	22 875	12 056	13 944	8 056	6 217	25 104	16 811	55 989	37 561	29 410	7 105	7 723	286 357
Skinnelængde i eng. Fod. Broskinner, 60 ℔ pr. Yard . .	40 032	1 509	340	—	186	—	—	36 708	33 052	111 978	74 414	52 036	4 262	4 210	358 727
Vignol do. 60 „ „ do. . .	2 621*)	—	36 300	8 460	18 480	—	2 352	13 500	—	—	—	—	9 403	2 751	93 867
do. do. 72 „ „ do. . .	17 783	25 067	9 110	15 652	9 222	16 112	10 082	—	570	—	708	6 784	545	8 485	120 120
Tilsammen	60 436	26 576	45 750	24 112	27 888	16 112	12 434	50 208	33 622	111 978	75 122	58 820	14 210	15 446	572 714
Antal Langsleepers	78	—	—	—	—	—	—	2 074	1 746	5 882	3 746	2 604	—	—	16 130
do. Tversleepers	10 753	5 266	9 139	4 823	5 541	3 222	2 487	8 818	5 508	18 663	12 403	9 377	2 700	2 948	101 648
Ombytning af Skinner.															
Løbende Fod. Broskinner, 60 ℔ pr. Yard . .	180	42	—	15	—	—	—	1 580	2 220	7 108	2 030	782	—	—	13 957
Vignol do. 60 „ „ do. . .	75	—	—	—	180	—	—	—	—	—	—	—	21	—	276
do. do. 72 „ „ do. . .	4 418	6 574	4 039	3 987	1 461	4 032	624	—	—	—	—	30	—	—	25 165
I Procent af Skinnelængden. Broskinner 60 „ „ do. . .	0,45	2,78	—	—	—	—	—	4,30	6,72	6,35	2,73	1,50	—	—	3,61
Vignol do. 60 „ „ do. . .	2,86	—	—	—	0,97	—	—	—	—	—	—	—	0,22	—	0,29
do. do. 72 „ „ do. . .	24,84	26,23	44,34	25,47	15,84	25,02	6,19	—	—	—	—	0,44	—	—	20,95
Ombytning af Sleepers.															
Langsleepers (18′ × 10″)	—	—	—	—	—	—	—	317	303	1 512	567	413	—	—	3 112
I Procent af Antallet	—	—	—	—	—	—	—	15,3	17,4	25,7	15,2	15,9	—	—	19,3
Tversleepers (9′ × $\frac{9}{2}$″)	825	—	220	317	229	111	—	382	377	4 152	7 501	1 012	—	76	15 202
I Procent af Antallet	7,7	—	2,4	6,6	4,1	3,4	—	4,3	6,9	22,2	6,0	10,8	—	2,6	15,0

*) Heraf er 331 Fod à 36 ℔ pr. Yard.

Foruden de i Tabellen opførte Materialier er ombyttet 14 Stkr. Crossings, 1 Sæt Points og 7 Pointsskinner, 44 Par Laskejern, 360 Stkr. Laskebolte, 2 900 Stkr. Dogs, 747 Stkr. Underlagsplader, 30 295 Stkr. Skinnebolte og 700 Stkr. Trækbolte.

Af Ballast er udkjørt til Linien 2 660 Vogne mod 3 615 Vogne forrige Aar; heraf er 1 143 Vogne fra Linderud og 1 517 Vogne fra Hauersæter.

Udgifterne til disse Arbeider have udgjort med Fradrag af Værdien for de indtagne gamle Skinner:

Til Materialier	8 017 Spd. 100 ß	
- Arbeidsløn i Jernbanens Værksted	1 119 — 95 -	
- do. paa Linien til Ombytning, Bevogtning, Sneeskufning, Iishugning og Ballastkjøring	10 786 — 60 -	
Tilsammen		19 924 Spd. 15 ß

Foruden disse til den egentlige Skinnevei henhørende Arbeider ere følgende Forbedrings- eller Vedligeholdelsesarbeider udførte, nemlig:

1.	Kjørsel af 511 Vogne Leer og 175 Vogne Steen til Bankernes Vedligeholdelse	171 Spd. 60 ß	
	Fuldført Opfyldingen for Forlængelse af Bryn Sidebane, hertil medgaaet 54 Vogne Steen fra Linderud Ballasttag	13 — 60 -	185 Spd. „ ß
2.	Opført en 913 Fod lang, 4 Fod tyk Støttemuur i Mokuttingen, strax ovenfor Mo-Bank indeholdende 90 Cubicfavne: Arbeidsløn		621 — 72 -
3.	Repareret en Forstøtningsmuur i Brynskuttingen og gjort den 6 Fod tyk istededetfor 4 Fod i en Længde af 73 Fod. Muren indeholder 16¾ Cubicfavne: Arbeidsløn		127 — 26 -
4.	Repareret og spækket Mo Tunnel		20 — 33 -
5.	Paa det i sidste Driftsaar omtalte 400 Fod lange Fundament af Kampesteen mod Dybwads Bordtomt er opført af Steen fra Stalsbergbjerget en 5¾ Fod høi og 5½ Fod tyk Muur. Paa denne Muur er af mindre Steen fra Fjeldhuus opsat en 18 Tommer tyk og 2 Fod høi Muur, hvorpaa er opført en 1½ Steens Teglsteensmuur, hvis Overflade er tækket med Zink.		
	Materialier	154 Spd. 100 ß	
	Arbeidsløn	476 — 77 -	631 — 57 -
6.	Lagt en ny Sidebane paa Sørengbryggen parallel med den lagte Skinnegang	407 Fod lang Bane	
	do. do. ved Lunds Dampsaug i Lillestrøm	198 do. do.	
	Forlænget Sidebane ved Kløften	379 do. do.	
	do. do. - Hauersæter	149 do. do.	
		1 133 løb. Fod Bane	
	Udgifterne hertil have udgjort:		
	Til Materialier	834 Spd. „ ß	
	- 245 Vogne Ballast	61 — 30 -	
	- Arbeidsløn	60 — „ -	955 — 30 -
7.	Reparation af Støttemuur for Jernbanebanken i Baarliddalen		27 — 87 -
8.	Istedetfor den under Skinnegangen i Løken Tunnel aabne Muursteensrende, der stykkevis var faldet sammen, er anbragt en lukket		
	Lateris	2 568 Spd. 65 ß	19 924 Spd. 15 ß

				Transport	2 568 Spd.	65 ß	19 924 Spd.	15 ß
	Trærende af 6 Tommer tykt og 18 Fod langt Tømmer. Renden, der indvendig er 12 og 16 Tommer, er 514 Fod lang.							
	Ved nordre Ende af Løken Tunnel, paa østre Side af Linien er lagt en lukket Rende af 6 Toms Leerrør i en Længde af 375 Fod med 2 Kummer, 3 Fod i Fiirkant.							
	Udgifterne hertil have udgjort:							
	Til Materialier			180 Spd. „ ß				
	- Arbeidsløn			90 - „ -				
					270 Spd.	„ ß		
9.	Omlægning paa Christiania Station fra 60 ℔s Broskinner til 72 ℔s Vignolskinner i en Længde af .	1 831	løb. Fod	Bane				
	do. paa Eidsvold Station	1 671	do.	do.				
	Fuldført den i forrige Aar paabegyndte Omlægning mellem Bryn og Grorud fra 72 ℔s til 60 ℔s Vignolskinner med Tversleepers og Underlagsklodse, som beskrevet i Driftsberetningen for 1868, i en Længde af	7 180	do.	do.				
	I Bretvedtkuttingen er den østre Skinne lagt af 60 ℔s Staalskinner i en Længde af 1 680 Fod. Over Bretvedtdalen er lagt 60 ℔s Staalskinner i en Længde af 1 732 Fod.							
	Omlægning af Over Sidebane og Kehradbanen paa Lillestrøm Station fra Broskinner til 72 ℔s Vignolskinner	3 521	do.	do.				
	Tilsammen	14 203	løb. Fod	Bane				
	Udgifterne hertil have udgjort:							
	Til Materialier, med Fradrag af Værdien for de optagne		4 861 Spd.	„ ß				
	- Lønninger		1 026 —	„ -				
	- 1 546 Vogne Ballast		386 —	„ -				
					6 273 —	„ -		
	Foruden den nødvendige Vedligeholdelse af Gjærder og Grinde er der mellem Christiania og Grorud opført 12 500 løb. Fod Staaltraadgjærde.							
	Udgifterne hertil have udgjort:							
	Til Materialier		1 210 —	110 -				
	- Arbeidsløn		237 —	18 -				
					1 448 Spd.	8 ß	10 559 —	73 -

Vedligeholdelse af Broer.

Karrene paa Broen over Agers-Elven, Reberbane-Broen og Bro No. 3 i Eidsvold repareret og spækket.

Udgifterne hertil have udgjort . . . . . 55 Spd. 102 ß

Lateris 55 Spd. 102 ß 30 483 Spd. 88 ß

Transport				55 Spd.	102 ß	30 483	—	88 ß
Broen ved Lillestrøm, hvor Kjøreveien gaaer under Jernbanelinien, er pindet og spækket.								
Udgifterne hertil have udgjort				39	—	38 -		
Bygget 2 nye Landkar for en vordende Bro over Hovindbækken. Muren, som er muret med Kalk og spækket, er 22 Fod lang, 10 Fod høi og 5¼ Fod tyk, og indeholder 284½ Cubicalen.								
Udgifterne hertil have udgjort:								
Til Materialier	55 Spd.	36 ß						
- Arbeidsløn	64 —	109 -						
				120	—	25 -		
En Støttemuur er opført i Kalk af Brudsteen fra Fjeldhuus for Krudtmøllebroens nordvestre Vingmuur, indeholdende 26 Cubicfavne.								
Udgifterne hertil have udgjort:								
Til Materialier	181 Spd.	100 ß						
- Arbeidsløn	147 —	70 -						
				329	—	50 -		
Til almindelig Vedligeholdelse og Eftersyn af samtlige Broer er medgaaet:								
Til Materialier	360 Spd.	31 -						
- Lønninger	503 —	65 -						
- Arbeidsløn i Værkstedet	6 —	48 -						
				870	—	24 -		
							1 414	— 119 -
Tilsammen							31 898	— 87 -
Herfra drages som Godtgjørelse for forlidet crediteret Liniens Vedligeholdelse for tilbageleverede brugte Skinner i forrige Driftsaar							6 673	— 70½ -
Altsaa til Udgift i Driftsaaret							25 225 Spd.	16½ ß

Vedligeholdelse af Jernbanens Bygninger.

Christiania Station:

Istedetfor Skifer, som var anbragt paa Christiania Platformtag, er paa den Tagflade, der vender mod Stationsbygningen, lagt Tagpap.

Lagt ny Passageer-Platform paa Christiania af 2 Toms høvlede og pløiede Planker. Anbragt et nyt Pissoir af Jern udenfor Stationsbygningen.

I Toftes forrige Pakhuus er lagt nyt Gulv af 3 Toms Planker, og Hylder anbragt for Opbevaring af Jern fra Sverige.

I den nye Staldbygning er Gartnerværelset, Staldkarlenes Værelse og det Indvendige af Stalden oliemalet. Anskaffet Lemmer til Vinduerne i Gartnerens Rum — og anbragt endeel Skildte paa Platformen i Christiania.

Forøvrigt almindeligt Reparationsarbeide paa Bygninger, Vand-, Gas- og Kloakledninger.

Hertil medgaaet i Materialier og Arbeidsløn:							
Til Muurarbeide	49 Spd.	118 ß					
- Malerarbeide	64 —	40 -					
- Tømmer- og Snedkerarbeide	355 —	63½ -					
- Tagtækning	222 —	49 -					
- Rørlæggerarbeide	118 —	51 -					
- Nyt Pissoir	57 —	50 -					
- Diverse Arbeider	85 —	113 -					
					954 Spd.	4½ ß	

Locomotivhuset og Værkstedbygninger:

Nedlagt ny Skinnegang med store Vignolskinner og nyt Underlag af tjæret Tømmer paa den ene Side af Locomotivgangen. Opsat en midlertidig Smedie, tækket med Tagpap og forsynet med dobbelt Esse udenfor Værkstedbygningen. Indlagt ny Vandledning — forsynet med Maaler fra Byens Vandværk. Arbeidet Stændere og Kummer og anskaffet Slanger med Straalerør for samme. Hvidtet Mure og repareret Steenovne i det gamle og nye Vognværksted og repareret Taget med Blytækning i Renderne istedetfor Asphalt. Renset og fernisseret Trækrørene i Locomotivgangen. Vedligeholdt Ledningen til Vandtanken og anbragt ny Kran for samme samt Kloak med Rist og Ramme. Repareret Varmeaparatet og Muren om samme. Malet Vinduer og Porte i det nye Vognværksted og muret Ovne i Støberiet. Forandret Gasledning og opsat Hylder i Materialhuset.

Udgifterne hertil have udgjort					996 —	43 -	

Mellemstationerne:

Ved Bryn.	Indredet et Qvistværelse i Stationsbygningens vestre Ende og anbragt Trappeopgang dertil fra Kjøkkengangen; Værelset og Gangen oliemalede. Privetet flyttet over paa den vestre Side af Linien ved Siden af Udhuset og anbragt et 3 Alen høit Gjærde om samme.						
	Udgifterne hertil	228 Spd.	66 ß				
- Grorud.	Forlænget Platformen i dens søndre Ende 110 Fod, saa at den samlede Længde af Platformen, der er bygget paa Steenpillarer, for Tiden udgjør 300 Fod.						
	Udgifterne hertil	114 —	118 -				
- Strømmen.	Bygget en 300 Fod lang, ny Platform paa Steenpillarer. Det til Gods i Stationshuset benyttede Rum er indrettet til Contoir for Stationsmesteren; sløifet den fra dette Rum til Platformen førende Dør og anbragt Vindue istedet. Værelset er fuldstændig oliemalet.						
	Bygget et nyt Godshuus ved søndre Ende af Platformen. Godshuset er 22 Fod langt og 10 Fod bredt opført af Bindingsværk og udvendig panelet og oliemalet. Grundmurene efterseede og reparerede.						
	Udgifterne hertil	737 —	48 -				
- Leersund.	Platformen tildeels ombygget paa Steenpillarer og forlænget, saa at dens samlede Længde er 300 Fod. Stationsbygningen repareret; Udgifterne hertil	205 —	8 -				
		Lateris	1 286 Spd.	„ ß	1 950 Spd.	47½ ß	

	Transport	1 286 Spd.	„	ß	1 950 Spd.	47½	ß
Ved Frogner.	Ombygget Platformen i dens hele Længde og anbragt Steenpillarer under samme, forlænget den i begge Ender, saa at dens samlede Længde nu udgjør 300 Fod	262	—	11 -			
- Kløften.	Ombygget og forlænget Platformen som paa Frogner. Opført paa Pillarer en Platform til Modtagelse af Melk paa den østlige Side af Linien. Platformen er 30 Fod lang og har en Middelbredde af 15 Fod. Bygget et Udhuus for Stationen, 25 Fod langt, 12½ Fod bredt. Huset, der er opført af Bindingsværk og bordklædt, er deelt i 2 Rum, hvoraf det ene tjener som Veedskuur og det andet som Fjøs. Fjøsrummet er bordklædt, ogsaa indvendig og fyldt med Saugflis imellem Klædningerne. Over hele Huset er Høloft med Dør i den søndre Ende. Huset er forsynet med Tagrender af Blik og grundet. Udgifterne hertil have udgjort	534	—	52 -			
- Trøgstad.	Bygget en ny Platform i Lighed med den paa Frogner og forlænget den, saa at dens hele Længde for Tiden er 300 Fod. Forøvrigt almindeligt Reparationsarbeide paa Grundmure og Tage	311	—	97½ -			
- Dahl.	Bygget ny Platform, som de paa de øvrige Stationer omtalte — 300 Fod lang. — Bygget en ny Poteteskjælder, paa østre Side af Linien, opført tildeels af gammelt Skinnetømmer og tækket med Tagspaan	289	—	84 -			
				Er =	2 684	—	4½ -

Af denne Udgift er medgaaet til Materialier og Arbeidsløn:

Til Tømmer- og Snedkerarbeide	1 553 Spd.	50	ß
- Muurarbeide	695 —	31½	-
- Malerarbeide	64 —	69	-
- Arbeide i Værkstedet	189 —	113	-
Diverse	65 —	11	-
Udkjørt 291 Vogne Steen og 172 Vogne Gruus . .	115 —	90	-
Er =	2 684 Spd.	4½	ß

Eidsvold Station:

Indvendig fuldstændig malet og panelet Eidsvold Hotelbygning. I 1ste Pl. Venteværelse, Spisesalen og et af Restaurationsværelserne er Væggene betrukne med Lærred og Papiir, malede og decorerede. Brandmurene efterseede og malede. I Dameværelset og tilstødende Toiletværelse lagt Camptulicon paa Gulvene.

Anbragt en paa Pæle under Eidsvold Pakhuus opført Muur, 148 Fod lang og 17 Fod høi, gjennemsnitlig 7 Fod tyk. Muren, som er opmuret af Steen fra Fjedhuus Steenbrud,

Lateris	4 634 Spd.	52	ß

						Transport	4 634 Spd.	52 ß
er Tørmuur i den nederste Halvdeel, medens den øverste er muret med Kalk. Udenpaa Muren er anbragt Puder af kantet Tømmer til Slæbebaadenes Bevarelse mod Stød.								
Platformen udenfor Pakhuset, som ved Murens Opførelse blev nedrevet, er opført fra nyt. Under den paa Platformen staaende Dampkran, hvis Fundament er 12 Fod i Firkant, er anbragt huggen Granitsteen.								
Taget over Indgangen fra Platformen til Hotellet er tækket med Tagpap, da den Skifertækning, som laa der, viste sig utæt. Forøvrigt udført den nødvendige Reparation af Muur-, Blikkenslager- og Tagtækningsarbeide.								
Hertil medgaaet i Material- og Arbeidsløn:								
Til Muurarbeide						20 Spd. „ ß		
- Tømmer- og Snedkerarbeide						584 — 109 -		
- Malerarbeide						660 — 82 -		
- Arbeide i Værkstedet						106 — 46 -		
- Opmudring ved Pakhuset						1 169 — 30 -		
- Camptulicon, Sadelmagerarbeide og Asfaltering						324 — 93 -		
- Diverse Arbeider						527 — 54 -		
							3 393 — 54 -	
Lillestrøm Fælledsstation:								
Snedkerarbeide.	Stationshuus		7 Spd.	60 ß				
	Priveter & Vedskuur		62 —	110 -				
	Platform		4 —	99 -				
	Signal		4 —	„ -				
						79 Spd.	29 ß	
Murerarbeide.	Stationshuus					14 —	93 -	
Malerarbeide.	Do.		111 Spd.	18 ß				
	Halle		141 —	30 -				
	Priveter & Vedskuur		24 —	„ -				
	Pakhuus		10 —	„ -				
	Lygtepæle & Lygter		1 —	45 -				
	Stakit		8 —	„ -				
						295 —	93 -	
Smed-Arbeide.	Turntable		27 Spd.	78 ß				
	Vandstation & Ledning		76 —	60 -				
	Gashuus		2 —	„ -				
						106 —	18 -	
Blikkenslagerarbeide						15 —	112 -	
Rørlæggerarbeide						103 —	19 -	
Reparation af Tagene.	Halle		87 Spd.	75 ß				
	Privet & Vedskuur		3 —	82 -				
	Pakhuus		2 —	80 -				
						93 —	117 -	
Diverse Material.	Priveter, Kroge, Laase		3 Spd.	8 ß				
	Stationshuus, Luftventil		1 —	24 -				
						4 —	32 -	
Brandtaxt.	Nye Privet					4 —	8 -	
Anbragt 1 Fontaine med Rørledning						102 —	108 -	
Nye Privet Opførelse						41 —	64 -	
Anbragt Steenpillarer under Privet & Vedskuur			3 Spd.	60 ß				
	„ Platformen		12 —	„ -				
						15 —	60 -	
					Er =	877 Spd.	33 ß	
	hvoraf Hovedbanens Andeel det Halve						438 —	76½ -
						Lateris	8 466 Spd.	62½ ß

Transport		8 466 Spd. 62½ ß
Skinnelæggerboliger:		
Skinnelæggerboligen paa Linderud, der afgiver Bolig for 2 Familier, (Skinnelæggerformænd) er nedtaget og fuldstændig ombygget og forsynet med forsvarlige Grundmure og Kjældere. Rummene indvendig panelede og oliemalede. Til Boligen er opført Udhuse bestaaende af Fjøs og Veedbod. Udgifterne hertil har udgjort	874 Spd. 8 ß	
Udført endeel mindre Reparationer paa Leersund Skinnelæggerbolig	17 — 20 -	
Paa Sadelmagerstuen opført en Veedbod til den Bolig, hvor den fungerende Grindvogterske boer, anbragt Tagrende paa Huset og forøvrigt udført en Deel Reparationsarbeider paa Døre og Vinduer	96 — 96 -	
Udført endeel Smaareparationer paa Stalsberg og Hauersæter . . .	2 — 100½ -	
		990 — 104½ -
Grindvogterboliger og Vagthuse:		
Indredet et Rum paa Loftet paa Robsrud Vagthuus og anbragt en Tagluge ved Opgangen paa Loftet	19 Spd. 116½ ß	
Flyttet og fuldstændig ombygget Dragvoldbarakken, som Linderudbarakken, med Undtagelse af, at Kjøkkenerne ikke ere panelede.		
Til Huset, der afgiver Bolig til 2 Familier, er bygget Udhuse, bestaaende af Veedskuur og Fjøs. Da en Grindvogter beboer den ene Leilighed, og den anden bortleies, er Halvparten af Udgifterne ved Ombygningen af denne Barakke belastet Grindvogterboliger, medens den Anden er debiteret Betjentboliger. Det Halve af Udgifterne ved Ombygningen har udgjort	490 — 73 -	
Udført endeel mindre Reparationer i Stalsberg Grindvogterbolig og Hauersæter og Olstadkorset Vagthuse	15 — 4½ -	
		525 — 74 -
Tilsammen		9 983 Spd. 1 ß

Vedligeholdelse af Stationspladsene.

Christiania Station:		
Lagt en ny Vandledning paa Sørengen til Forpagteren og opsat en Vandstænder med Kum	22 Spd. 56 ß	
Anlagt en 1 550 Fod lang og 20 Fod bred Vei langs Skinnegangen paa Sørengen med Dæk af Puksteen og Gruus. Langs Veien er lagt en Kloak af 5" Leerrør; Renden er 4 Fod dyb og forsynet med Baghuun i Bunden, hvorpaa Rørene hviler, og ovenpaa disse et 2 Fod tykt Lag af Kampesteen. Til Anlægget er medgaaet 1 000 Cubicalen Puksteen, 102 Vogne Kampesteen og 611 Vogne Sand. Udgifterne ved dette Anlæg have udgjort	598 — 80 -	
Forlænget den langs Konows Have fra Locomotivværkstedet gaaende Rende 184 Fod med 12 Toms Leerrør og anbragt en Kum sammesteds . . .	66 — 8 -	
Flyttet Vægten fra Christiania Station til Kulsidebanen ved Locomotivværkstedet og anbragt Granitramme om samme	133 — 52 -	
Opsat et Bordskuur foran den nye Staldbygning med 2 Rum, det ene for Staldgjødselen og det andet til Materialbod for Vognvisitøren	25 — 56 -	
Lateris	846 Spd. 12 ß	

Transport	846	Spd.	12 ß		
Opsat et 90 Fod langt, 8 Fod høit Gjærde med Port for Indkjørsel paa den nye Vei til Sørengen	70	—	113 -		
Reparation af Porte og Gjærder omkring Stationen	82	—	81 -		
Oprensning af endeel Muursteen fra Cokeovnen	20	—	26 -		
Gravet en 200 Fod lang, 4 Fod dyb og 2 Fod bred Rende langs den nye Staldbygning gjennem Gartnerens Planteskole. Renden er tillagt med Baghuun i Bunden og paa Siderne og fyldt med Kampesteen	25	—	30 -		
Reparation af de paa Stationen værende Læsnings-Platforme	49	—	104 -		
Planering, deels ved Locomotivværkstedet og deels paa Sørengen langs Veien	76	—	76 -		
Nedkjørt til Christiania Stationsplads 413 Vogne Ballast	103	—	30 -		
Lagt nyt Dæk paa Sørengen Brygge i 410 Fods Længde	466	—	19 -		
Forskjellige Arbeider med Materialier	230	—	118 -		
			Er =	1 972	Spd. 9 ß
Mellemstationerne:					
Planeret Stationspladsen paa vestre Side af Linien paa Bryn Station og opført en Jetté langs Lo-Elven. Hertil medgaaet 84 Vogne Steen og 276 Vogne Sand. Udgifterne hertil have udgjort	229	Spd.	112 ß		
Anlagt Have paa Leersund, Kløften og Trøgstad og fortsat med Plantningen af levende Hegn mellem Bryn og Christiania. Forøvrigt almindeligt Gartnerarbeide ved de øvrige Haver paa Hovedbanens Stationer	506	—	22 -		
Forlænget Strandklædningen ved Kanalen i Lillestrøm og planeret mellem samme og Skinnegangen	301	—	„ -		
Repareret Dampskibsbryggen i Lillestrøm	45	—	„ -		
Anlagt en 226 Fod lang og 15 Fod bred Kjørevei paa Dahl Station til det paa Vestsiden af Linien liggende af Henriksens Bo kjøbte Jordstykke	37	—	30 -		
Indkjøbt af T. Henriksens Bo et Jordstykke paa begge Sider af Linien paa Dahl Station, ca. 9 Maal	215	—	60 -		
Udkjørt 706 Vogne Fyld og Ballast til Stationerne	176	—	60 -		
Forøvrigt udført endeel mindre Arbeider paa Mellemstationerne, saasom Flytning af Signalstængerne paa Grund af Platformernes Forlængelse, Gravning af en Brønd paa Kløften, Opførelse af et lidet Huus om Brønden paa Trøgstad o. s. v.	98	—	93 -		
			Er =	1 610	— 17 -
Eidsvold Station:					
Opmudring af Kanalen og forøget Indløbets Bredde	704	Spd.	47 ß		
Opmudret Elven langs Muren ved Tunnelbroen, hvor der lades Kul i Slæbebaadene	93	—	1 -		
Nedramning af Pæle under den opførte Muur under Pakhuset. Arbeidsløn og Materialier	210	—	83 -		
Nedtagning, Opsætning og Forandring af Vippeindretningen udenfor Pakhuset og Udvidelse af Platformen	145	—	9 -		
Forlænget Dampskibsbryggen sydover 50 Fod	74	—	49 -		
Forskjellige Arbeider med Materialier	144	—	53 -		
			Er =	1 372	— 2 -
			Lateris	4 954	Spd. 28 ß

Transport		4 954 Spd. 28 ß
Lillestrøm Fælledsstation:		
Arbeidsløn til Vedligeholdelse af Skinnegangen paa Hovedbanen . .	208 Spd. 69 ß	
do. - do. - do. - Kongsvingerbanen	209 — 5 -	
Materialier	246 — 115 -	
Forskjellige Arbeider	29 — 100 -	
Er =	694 Spd. 49 ß	
hvoraf Hovedbanens Andeel det Halve		347 — 24½ -
Tilsammen		5 301 Spd. 52½ ß

Vedligeholdelse af Inventariet.

A. Stationsinventarium.

Anskaffet Gardiner med Tilbehør, Stænger og Persienner til Dameventeværelserne paa Stationerne	93 Spd. 63 ß	
6 Kronometre	162 — 72 -	
3 Comoditetsstole	56 — 11 -	
Diverse Sadelmagerarbeide	28 — 108 -	
Reparation af Uhre og Tilsyn med Samme	48 — 2 -	
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Lamper, Platformklokker, Pakhuustrillebørre, Copipresser, Sneeskuffer, Koste og Limer, Vægter, Nøgler og Laase m. m.	621 — 82 -	
Forskjellige Inventariesager	473 — 98 -	
Assurance	27 — 30 -	
Andeel i Udgifter til Fællesinventarium i Lillestrøm	120 — 12½ -	
		1 631 Spd. 118½ ß

B. Under Locomotivdepartementet.

a. **Almindelig Vedligeholdelse af Maskiner**		232 Spd. 8 ß	
b. **Maskin- og Syremme**		53 — 26 -	
c. **Lønning til Værkstedets Maskinist**		160 — 61 -	
d. **Maskinværktøi:** File, Bor, Hammere, Meisler, Skruenøgler, Dreierstaal etc.	325 Spd. 79 ß		
Arbeidsløn hertil	299 — 106 -		
		625 — 65 -	
e. **Smedeværktøi:** Staal og Jern til almindelig Vedligeholdelse og Forfærdigelse af nyt Værktøi samt Slægge- og Hammerskafter	81 Spd. 44 ß		
Arbeidsløn hertil	39 — 75 -		
		120 — 119 -	
f. **Snedkerværktøi:** Skafter, Skraber, Bor, Skruetrækkere, Hammere, m. m. . .		75 — 90 -	
g. **Malerværktøi:** Pensler m. m.		17 — 102 -	
Lateris		1 285 Spd. 111 ß	1 631 Spd. 118½ ß

	Transport	1 285 Spd. 111 ß	1 631 Spd. 118½ ß
h.	**Metalstøberiet**: Digler m. m.	56 — 38 -	
i.	**Smøre- og Pudsematerialier**: Bomolie og Rapolie til Maskinerne, Lampolie til Belysning og Skrueskjæring, Pudsegarn, Lampevæger etc.	482 — 58 -	
k.	**Nyt Inventarium**: Apparat til at fræse Spor i Hjulaxler 26 Spd. 87 ß; Skrueindretning til at tage Hjul af Axler 10 Spd. 70 ß, Slibestene 22 Spd. 28 ß, Blæsebælge 17 Spd., Ambolter 36 Spd. 29 ß, Hampslanger, Gasolielamper 10 Spd. 112 ß, Skruestikker 64 Spd. 72 ß, Oliekander, Lamper og Modeller m. m. 175 Spd. 49 ß	363 — 87 -	
l.	**Diverse Materialier**: Kobber, Bly, Tin, Smergel, Metalsager, Spiger, Støbegods, Grønsæbe, Blikplader etc.	97 — 84 -	
m.	**Arbeidsløn under Diverse**: d. e. Reparation af forskjelligt Inventarium, saasom Trillebøre, Lamper, Oliekander, Vægtmaskiner og Andet samt Pudsning og Reenholdelse af Værkstedmaskinerne	105 — 58 -	
	Er =	2 391 Spd. 76 ß	
	Herfra trækkes Inventar-Contoens Credit for casserede File m. m. samt for beregnet Maskinforbrug og Administration	459 — 33 -	1 932 — 43 -

C. Under Ingeniørdepartementet.

Vedligeholdelse af Ballastvogne, Traller og Trillebøre	70 Spd. 97 ß	
Reparation af Kjetting og Tougværk	7 — 107 -	
Grease, Olie	94 — 105 -	
En ny Baad	20 — 84 -	
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Hakker, Spidt, Sneeskuffer, Bor, Feisler, Sauge, Øxer og øvrigt Værktøi og Inventarium	504 — 111 -	699 — 24 -
	Tilsammen	4 263 Spd. 65½ ß

Om Coke og Kulbeholdningen.

Beholdningen udgjorde ved forrige Aars Udgang:											
							Coke	1 245	Cent.,	Kul	86 504 Cent.
I Aarets Løb er indkjøbt							—	901	—	—	239 116 —
						Tilsammen	Coke	2 146	Cent.,	Kul	325 620 Cent.
I Aarets Løb er forbrugt:											
			Coke.		Kul.						
1.	Til Hoved- og Kongsvingerbanens Locomotiver		35	Cent.	119 192	Cent.					
2.	„ Do. „ Do. Vandstationer		60	—	4 234	—					
3.	„ Værkstedet		915	—	12 836	—					
4.	„ Christiania Station		—	—	299	—					
5.	„ Kehraden i Lillestrøm		—	—	765	—					
6.	„ Eidsvold Station (Dampkranen)		98	—	—	—					
7.	„ Mjøsdampskibene		—		25 944	—					
8.	„ Gjøvik Station (Dampkranen)		—	—	112	—					
9.	„ Lillehammer Station (Dampkranen) . . .		—	—	224	—					
10.	„ Gasværket i Lillestrøm		—	—	497	—					
11.	„ Dampskibet „Strømmen“		—	—	3 868	—					
12.	„ Forskjellige Conti		—	—	177	—					
13.	„ Hamarbanen, solgt		—	—	9 015	—					
14.	„ Nordvestre Stambane, solgt		—	—	1 852	—					
15.	„ Forskjellige, solgt		—	—	730	—					
							—	1 108	—	—	179 745 —
Beholdning den 1ste Januar 1871							Coke	1 038	Cent.,	Kul	145 875 Cent.

De indkjøbte 239 116 Centner Kul har kostet 38 501 Spd. 116 ß, d. e. 19,3 ß pr. Centner. Den virkelige Værdi af Kulbeholdningen har i flere Aar stadig forøget sig, væsentlig paa Grund af, at den ved Præmieberegningen for Locomotivernes Drift bestemte Priis har været høiere ansat end den, hvortil Kul har calculeret sig, hvorfor der ved Aarets Udgang foretoges Postering, hvorved de forskjellige Forbrugsconti crediteredes og Kulcontoen debiteredes for 4 000 Spd. Efter denne Priisforhøielse udgjorde Beholdningens Pengeværdi 21 911 Spd. 20 ß, medens den endnu, beregnet efter Indkjøbsprisen 19,3 ß pr. Centner Kul og 33 ß pr. Centner Coke udgjør 23 747 Spd. 1 ß.

Oplysning om Forandringer af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret.

Capitalcontoerne udgjorde ved forrige Aars Udgang tilsammen					211 423	Spd.	84 ß
De ere i Driftsaaret forøgede med følgende Beløb:							
1. Ballast-Sidebaner. Anvendt Materialier til samme	62	Spd.	104	ß			
2. Lundberg Skov. Skatter og Udgifter ved Tilsyn i 1870	7	—	64	-			
					70	—	48 -
				Er =	211 494	Spd.	12 ß
De ere formindskede med følgende Beløb:							
1. Sørengen Eiendom. Afskrevet paa samme et af Lods John Arnesen indbetalt Beløb 32 Spd., hvorefter den tidligere aarlige Afgift til Sørengen 1 Spd. 72 ß ophører .	32	Spd.	„	ß			
2. Afskrevet af Jernbanens Overskud paa Conto Erstatning til Bordtomt-Eiere	3 557	—	5	-			
					3 589	—	5 -
				Udgjøre ved Driftsaarets Udgang	207 905	Spd.	7 ß

Ere altsaa i Driftsaaret formindskede med 3 518 Spd. 77 ß.

Meyergaardens Gevinst- & Tabs-Conto.

Debet.	Spd.	ß	Credit.			Spd.	ß
An Bygningernes Vedligeholdelse	103	40½	Pr. Balance 31te December 1869			3 781	105
- Brandcontingent og Skatter	192	72	- Leie af Stald	330	„		
- Pantecreditorer, Renter	450	„	- Leie af 2 Rum	108	„		
	745	112½	- Renter af Overskud 1ste Jan. 1869	191	26		
			- Huusleie af Betjente 438 40				
			- Do. - Andre . 840 „				
				1 278	40		
- Balance	4 943	58½				1 907	66
Spd.	5 689	51	Spd.			5 689	51

Betjentboligers Gevinst- & Tabs-Conto.

Debet.			Spd.	ß	Credit.	Spd	ß
An Ombygnings- og Reparationsarbeider ved følgende Betjentboliger:					Pr. Huusleie af Jernbanens Betjente . . .	409	80
Ombygningsarbeide ved:					- Balance	641	53
Dragvold Barakke (halv Andeel) . .			490	73			
Reparationsarbeide ved:	Spd.	ß					
Strømmen Barakke . . .	142	5½					
Trulse- & Lundsbarakkerne	43	36½					
Kløften Barakke	89	111					
Eidsvolds Betjentboliger .	181	32½					
Gjøvik Do. .	46	62					
Lillehammer Do. .	49	109½					
Diverse Do. .	7	63					
			560	60			
Spd.			1 051	13	Spd.	1 051	13

Øierdampskibets Gevinst- & Tabs-Conto.

Debet.

			Spd.	ß
An Lønninger til Mandskabet			919	116
- do. og Gebyhr til Commissionairerne			420	92
	Spd.	ß		
- Kul 3 973 Centner	555	113		
- Fragt og Lempning	42	108		
			598	101
- Belysning			16	58
- Brænde, 25 Favne			20	84
	Spd.	ß		
- Bomolie 251½ Pot	59	18		
- Rapolie 82½ -	14	54		
- Talg 180¾ ℔	19	70		
- Pudsegarn 128 -	17	9		
			110	31
- Billetter, Skrivesager og Trykning			67	„
- Vedligeholdelse af Skibsinventarium			112	33
- Vedligeholdelse af Skibet			695	113
- Reenholdelse			22	107
- Diverse			35	5
	Spd.	ß		
- Bidrag til Pensionsfondet	2	69		
- do. - Understøttelsesfondet	2	69		
			5	18
- Reparation af Slæbebaade			25	78
- Bedding			79	55
- Tilbagebetalt Fragt			„	112
		Spd.	3 131	43

Credit.

			Spd.	ß
Pr. Balance fra forrige Aar			132	106½
- Indtægt af Passagerer:				
1ste Plads 2 470 Passagerer	742	81		
2den do. 10 378 do.	1 219	„		
12 848 Passagerer			1 961	81
- Indtægt af Bagage			41	44
- do. - Pakker			23	1
- do. - Melk			170	14
- do. - Voiturer, 2 Stkr.			„	110
- do. - levende Dyr, 68 Stkr.			14	72
- do. - Gods, 17 218 Centner			722	10
- do. - Baadtrækning			12	60
- de. - Postens Befordring			5	36
- do. - Underbalance ført til Udgift for Hovedbanen			46	108½
		Spd.	3 131	43

Dampskibet har gaaet 1 335 norske Mile og har havt Damp oppe i 1 284 Timer. Pr. Miil har det altsaa forbrugt 2,98 Centner Kul, 0,25 Pot Olie, 0,14 ℔ Talg og 0,09 ℔ Pudsegarn og Hamp.

Skibet var i Fart fra 6te Mai til 30te November.

Dets Route var fra 6te Mai til 30te November alle Hverdage en Tour frem og tilbage, d. e. 6,8 norske Mile daglig. Fra 6te til 12te Mai maatte Skibet udgaae fra Fetsund istedetfor Lillestrøm paa Grund af lav Vandstand, ligeledes fra 12te October til 30te November, da Farten maatte ophøre paa Grund af Is.

Af Passagerer har Skibet i det Hele havt ombord 12 848. I Gjennemsnit for alle Skibets 372 enkelte Ture mellem Lillestrøm eller Fetsund og Sandstangen har der altsaa været 34 Passagerer, og har Indtægten af hver Passageer udgjort i Gjennemsnit 18,2 ß.

Af Gods har været transporteret 17 218 Centner, hvoraf som Gjennemgangsfragt 7 713 Centner til Christiania og 8 716 Centner fra Christiania. Af Slæbebaade har været trukket mellem Lillestrøm og Sandstangen 12 Stkr. ladede og 21 Stkr. tomme. Gjennemsnitsindtægten pr. Centner Gods har udgjort 5,3 ß.

Tabel, der viser Antallet af Passagerer med Lokalbilletter, befordrede mellem de forskjellige Øierstationer.

Fra	Classe.	Til								Tilsammen.
		Lillestrøm.	Aarnæs-tangen.	Fladebye.	Præstaaen.	Sæter-landet.	Sandvig.	Mørkfos.	Sands-tangen.	
Lillestrøm.	1		15	15	170	91	23	136	77	527
	2		157	220	319	336	44	212	213	1 501
			172	235	489	427	67	348	290	2 028
Aarnæstangen.	1	11		„	1	„	„	1	3	16
	2	117		63	73	89	7	2	19	370
		128		63	74	89	7	3	22	386
Fladebye.	1	18	1		2	2	„	2	1	26
	2	198	72		24	54	10	36	23	417
		216	73		26	56	10	38	24	443
Præstaaen.	1	135	7	1		4	„	3	3	153
	2	298	64	39		148	16	29	48	642
		433	71	40		152	16	32	51	795
Sæterlandet.	1	68	„	„	6		8	4	„	86
	2	290	97	54	129		21	34	90	715
		358	97	54	135		29	38	90	801
Sandvig.	1	11	„	„	„	6		„	7	24
	2	29	4	8	23	24		1	16	105
		40	4	8	23	30		1	23	129
Mørkfos.	1	116	10	„	4	3	„		„	133
	2	98	1	39	31	25	1		28	223
		214	11	39	35	28	1		28	356
Sandstangen.	1	93	2	5	3	„	1	1		105
	2	195	12	30	71	33	36	16		393
		288	14	35	74	33	37	17		498
Tilsammen.	1	452	35	21	186	106	32	147	91	1 070
	2	1 225	407	453	670	709	135	330	437	4 366
		1 677	442	474	856	815	167	477	528	5 436

Tabel, der viser Antallet af Passagerer med Gjennemgangsbilletter, befordrede mellem Christiania og de forskjellige Øierstationer.

	Plads.	Aarnæs-tangen.	Fladebye.	Præstaaen.	Sæter-landet.	Sandvig.	Mørkfos.	Sands-tangen.	Tilsammen.
Fra Christiania til	1	8	21	110	111	17	290	118	675
	2	63	160	286	693	98	855	751	2 906
		71	181	396	804	115	1 145	869	3 581
Til Christiania fra	1	7	20	117	128	17	322	114	725
	2	122	189	340	719	116	740	880	3 106
		129	209	457	847	133	1 062	994	3 831

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede til de forskjellige Øierstationer som Gjennemgangsfragt fra Christiania.

Løbe-No.	Varernes Art.		Til							Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
			Aarnæs-tangen.	Fladebye.	Præstaaen.	Sæter-landet.	Sandvig.	Mørkfos.	Sands. tangen.				
1	Brændeviin	Centn.	—	—	—	4	—	—	4	8	Centner	8	1
2	Foustager, tomme . .	Potter	—	—	—	—	—	140	—	140	Potter (200 = 1 Cent.)	1	2
3	Glasvarer	Centn.	—	—	2	2	—	2	9	15	Centner	15	3
4	Jernvarer 1 & 2 Cl. .	do.	—	—	1	—	—	—	—	1	do.	1	4
5	do. 3 & 4 Cl. .	do.	5	4	14	110	—	45	165	343	do.	343	5
6	Kalk	Vogne	—	—	5	—	—	—	—	5	Vogne à 110 Centner	550	6
7	Kjød	Centn.	1	—	—	1	—	2	—	4	Centner	4	7
8	Kornvarer	Tøndr.	39	255	52	332	5	434	314	1 431	Tønder à 1,65 Centn.	2 361	8
9	Kul	Vogne	—	—	—	—	—	2	—	2	Vogne à 110 Centner	220	9
10	Salt	Tøndr.	1	10	28	123	—	42	74	278	Tønder à 3 Centner	834	10
11	Sild	do.	20	12	34	79	2	49	68	264	do. à 3 do.	792	11
12	Slibe & Møllestene .	Centn.	—	1	1	1	—	—	—	3	Centner	3	12
13	Smør	do.	1	—	1	—	—	—	—	2	do.	2	13
14	Varer, diverse. A. 1ste Classe . .	do.	27	23	40	238	4	214	302	848	do.	848	14
15	A. 2den do. . .	do.	26	15	156	146	2	212	460	1 017	do.	1 017	15
16	A. 3die do. . .	do.	—	—	5	1	—	54	21	81	do.	81	16
17	A. 4de do. . .	do.	1	23	41	129	—	392	305	891	do.	891	17
18	B. 1ste do. . .	Tøndr.	—	—	—	3	—	8	1	12	Tønder à 2 Centner	24	18
19	B. 2den do. . .	do.	—	23	6	32	—	51	70	182	do. à 2 do.	364	19
20	C. 1ste do. . .	Cbfd.	—	—	13	59	—	138	130	340	Cubfd. (4 = 1 Centn.)	85	20
21	C. 2den do. . .	do.	—	—	9	38	—	193	258	498	do. (4 = 1 do.)	124	21
22	Øl	Centn.	3	4	4	9	—	93	35	148	Centner	148	22
	Reduceret til Centner . . .		191	603	1 104	1 889	20	2 425	2 484			8 716	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskjellige Øierstationer som Gjennemgangsfragt til Christiania.

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra Sandstangen.	Mørkfos.	Sandvig.	Sæterlandet.	Præstaaen.	Fladebye.	Aarnæstangen.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
1	Foustager, tomme . . Potter	1 650	100	—	200	—	—	—	1 950	Potter (200 = 1 Cent.)	10	1
2	Jernvarer 3 & 4 Cl. . Centn.	—	13	—	—	—	3	—	16	Centner	16	2
3	Kjød . . . . . do.	22	1	—	8	—	—	—	31	do.	31	3
4	Hø & Halm . . . . do.	—	—	—	—	—	46	—	46	do.	46	4
5	Kornvarer . . . . Tønder	935	273	9	445	42	31	—	1 735	Tønder à 1,65 Centn.	2 863	5
6	Melk . . . . . Centn.	280	185	—	355	1 538	181	—	2 539	Centner	2 539	6
7	Ost . . . . . do.	1	26	—	—	—	—	—	27	do.	27	7
8	Pap . . . . . Vogne	1	—	—	—	—	—	—	1	Vogne à 80 Centn.	80	8
9	Poteter . . . . . Tønder	44	57	3	26	6	—	—	136	Tønder à 2 Centner	272	9
10	Sild . . . . . do.	1	—	—	—	—	—	—	1	do. à 3 do.	3	10
11	Smør . . . . . Centn.	54	49	—	14	—	—	—	117	Centner	117	11
12	Varer, diverse. A 1ste Classe . . do.	73	27	—	58	2	—	—	160	do.	160	12
13	A 2den do. . . do.	322	137	2	41	265	16	4	787	do.	787	13
14	A 3die do. . . do.	3	—	—	—	—	—	—	3	do.	3	14
15	A 4de do. . . do.	65	121	—	97	19	139	2	443	do.	443	15
16	B 1ste do. . . Tønder	43	—	—	19	1	—	—	63	Tønder à 2 Centner	126	16
17	B 2den do. . . do.	7	3	—	4	—	—	—	14	do. à 2 do.	28	17
18	C 1ste do. . . Cubfd.	4	30	—	150	—	—	—	184	Cubfd. (4 = 1 Centn.)	46	18
19	C 2den do. . . do.	289	31	2	58	72	6	6	464	do. (4 = 1 do.)	116	19
	Reduceret til Centner . . .	2 715	1 146	23	1 458	1 925	438	8			7 713	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskjelige Øierstationer som Localfragt.

Stationer.	Varernes Art.												Tilsammen.
	Glasvarer.	Kornvarer.	Poteter.	Sild.	Varer diverse.								
					A.				B.		C.		
					1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	4de Classe.	1ste Classe.	2den Classe.	1ste Classe.	2den Classe.	
	Centner.	Tønder à 1,65 Centner.	Tønder à 2 Centner.	Tønder à 3 Centner.	Centner.				Tønder à 2 Centner.		Cubicfod (4 = 1 Centner).		Centner.
Fra Lillestrøm	—	6	1	1	7	2	—	345	10	2	15	279	466
- Fetsund . . . , ...	1	—	—	—	1	2	—	128	11	—	—	6	155
- Aarnæstangen	—	—	—	—	—	3	—	1	—	1	—	—	6
- Fladebye	—	—	—	—	2	17	5	2	—	—	—	—	26
- Præstaaen	—	—	—	—	—	25	3	3	—	—	—	—	31
- Sæterlandet	—	—	—	—	—	5	16	1	—	—	—	90	44
- Sandvig.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2
- Mørkfos	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	26	13
- Sandstangen	—	—	—	—	—	20	2	24	—	—	—	—	46
Reduceret til Centner	1	10	2	3	10	76	26	507	42	6	4	102	789

Mjøsdampskibenes Gevinst- & Tabs-Conto.

Debet.

	Spd.	ß	Spd.	ß
An Lønninger til Mandskabet . .	7 468	67		
- do. og Gebyhr til Commissionairerne	719	91		
- Andeel i Gager under Hovedcontoret	120	„		
			8 308	38
- Tilskud til Pensionsfondet for Aaret 1870	35	102		
- Tilskud til Understøttelsesfondet for Aaret 1870	35	102		
			71	84
- Kul, 38 019 Centner (Spd. 5 752, ß 22)				
- Fragt . . . . . (Spd. 1 162, ß „)				
- Lempning . . . . (Spd. 126, ß 102)				
	7 041	4		
- Brænde, 49 Favne	58	84		
- Rapolie, 268 Potter (Spd. 50, ß 36)				
- Bomolie, 831 do. (Spd. 197, ß 86)				
- Talg, 1 950 ℔ . . (Spd. 211, ß 14½)				
- Pudsegarn, 530 ℔ (Spd. 78, ß 42)				
- Hamp, 196 ℔ . . (Spd. 31, ß 28)				
	568	86½		
			7 668	54½
- Billetter, Skrivesager og Trykning			311	96
- Uniformer			132	87
- Anskaffelse og Vedligeholdelse af Skibsinventarium	302	119		
- Anskaffelse og Vedligeholdelse af Slæbebaade med Inventarium	2 631	25		
- Vedligeholdelse af Skibene . .	1 634	112		
			4 569	16
- Reenholdelse			97	99
- Belysning			107	57
- Tilbagebetalt Fragt			23	35
- Erstatninger			112	31
- Kranpenge			2 495	111
- Diverse			174	„
- Udgifter ved Gjøvik Station	263	16½		
- Do. - Lillehammer do.	343	11		
			606	27½
- Balance			22 252	44
		Spd.	46 931	60

Credit.

			Spd.	ß	
Pr. Balance fra forrige Aar			17 789	28	
- Indtægt for Befordring af Passagerer:					
	Antal.	Spd.	ß		
1ste Plads	9 478	4 718	97		
2den do.	19 593	5 133	102		
Troppetransport	420	98	84		
	29 491 Passagerer			9 951	43
- Indtægt for Befordring af:					
Pakker				1 060	78
Bagage				534	52
Vogne, 240 Stkr.				201	8
levende Dyr, 305 Stkr. . . .				175	12
Gods, 379 231 Centner . . .				16 658	19
Posten				522	60
Baadtrækning				39	„
			Spd.	46 931	60

Dampskibene have i Aaret tilsammen gaaet 4 958 norske Mile og havt Damp oppe i 4 126 Timer.

Pr. Miil have de altsaa brugt 7,67 Cent. Kul, 0,22 Potter Olie, 0,39 ℔ Talg, og 0,15 ℔ Pudsegarn og Hamp.

Pr. Time med Damp oppe 9,21 Cent. Kul, 0,27 Potter Olie, 0,47 ℔ Talg, og 0,18 ℔ Pudsegarn og Hamp.

Pr. Time med Damp oppe have de gaaet 1,20 Miil.

I Tidsrummet fra 14de Januar til 7de Mai vare Skibene ikke i Fart paa Grund af Iis.

Den hele transporterede Varemasse har, som sees af følgende Tabeller over Godstransporten, udgjort 379 231 Centner; heraf har Trælast og Brænde udgjort 21 540 Centner, det øvrige Gods altsaa 357 691 Centner.

Skibene have tilsammen trukket 637 ladede og 181 tomme Slæbebaade, hver af de ladede Baade har altsaa i Gjennemsnit været lastet med 595 Centner.

TABEL, der viser Antallet af Passagerer med Localbilletter, befordrede mellem de forskjellige Mjösstationer pr. Jernbanens Dampskibe.

Fra	Classe.	Til															Tilsammen.
		Eidsvold.	Minde.	Ekornholmen.	Stigersand.	Fjeldhoug.	Gillund.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggenhougen.	Ringsaker.	Biri.	Frengstuen.	Lillehammer.	
Eidsvold.	1		100	6	2	33	37	306	32	48	77	4	30	8	„	210	893
	2		179	98	23	77	154	566	69	139	126	9	36	30	5	210	1 721
			279	104	25	110	191	872	101	187	203	13	66	38	5	420	2 614
Minde.	1	46		„	„	4	„	20	2	„	4	„	3	„	„	6	85
	2	158		23	2	14	7	84	4	3	15	„	9	„	„	1	320
		204		23	2	18	7	104	6	3	19	„	12	„	„	7	405
Ekornholmen.	1	6	„		1	„	„	5	4	„	„	„	1	„	„	1	18
	2	73	31		15	23	4	52	3	7	8	„	„	3	„	1	220
		79	31		16	23	4	57	7	7	8	„	1	3	„	2	238
Stigersand.	1	18	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	1	„	„	19
	2	25	1	25		82	19	81	2	1	3	„	„	„	„	3	242
		43	1	25		82	19	81	2	1	3	„	„	1	„	3	261
Fjeldhoug.	1	25	1	1	„		„	24	1	„	„	„	„	„	„	1	53
	2	68	8	28	49		14	120	3	12	6	„	„	„	„	1	309
		93	9	29	49		14	144	4	12	6	„	„	„	„	2	362
Gillund.	1	12	1	2	„	1		98	26	„	7	2	„	„	„	15	164
	2	173	4	3	14	12		177	12	24	64	1	8	„	1	10	503
		185	5	5	14	13		275	38	24	71	3	8	„	1	25	667
Hamar.	1	290	9	7	7	25	72		276	192	256	20	81	19	7	204	1 465
	2	503	39	38	36	80	243		448	586	447	48	120	33	24	280	2 925
		793	48	45	43	105	315		724	778	703	68	201	52	31	484	4 390
Næss.	1	22	„	8	„	1	9	200		33	30	10	18	1	„	16	348
	2	40	2	„	1	4	8	512		147	61	16	22	9	„	23	845
		62	2	8	1	5	17	712		180	91	26	40	10	„	39	1 193
Smørvigen.	1	30	„	3	„	1	1	170	18		31	13	20	7	1	29	324
	2	68	8	1	„	5	20	686	144		203	24	25	24	9	57	1 274
		98	8	4	„	6	21	856	162		234	37	45	31	10	86	1 598

Gjøvik.	1	67	1	„	1	1	13	270	28	30		7	39	11	1	213	682
	2	115	8	14	5	5	92	492	92	309		168	178	167	25	284	1 954
		182	9	14	6	6	105	762	120	339		175	217	178	26	497	2 636
Heggenhougen.	1	8	„	„	„	„	4	14	6	15	10		„	„	„	5	62
	2	5	„	„	„	„	„	44	6	36	194		17	10	5	44	361
		13	„	„	„	„	4	58	12	51	204		17	10	5	49	423
Ringsaker.	1	23	5	„	1	„	6	70	6	24	29	3		31	5	47	250
	2	31	„	„	2	„	4	184	17	18	183	17		86	142	191	875
		54	5	„	3	„	10	254	23	42	212	20		117	147	238	1 125
Biri.	1	2	„	„	2	„	„	32	„	12	9	2	10		6	55	130
	2	21	2	6	„	2	„	46	7	22	192	14	102		30	236	680
		23	2	6	2	2	„	78	7	34	201	16	112		36	291	810
Frengstuen.	1	„	„	„	„	„	„	11	1	„	9	„	1	14		14	50
	2	6	3	„	„	„	„	32	2	22	17	„	117	21		132	352
		6	3	„	„	„	„	43	3	22	26	„	118	35		146	402
Lillehammer.	1	147	6	1	„	1	10	176	15	32	170	8	63	57	18		704
	2	140	5	1	1	1	15	244	27	121	317	43	193	174	102		1 384
		287	11	2	1	2	25	420	42	153	487	51	256	231	120		2 088
Tilsammen.	1	696	123	28	14	67	152	1 396	415	386	632	69	266	149	38	816	5 247
	2	1 426	290	237	148	305	580	3 320	836	1 447	1 836	340	827	557	343	1 473	13 965
		2 122	413	265	162	372	732	4 716	1 251	1 833	2 468	409	1 093	706	381	2 289	19 212

TABEL, der viser Antallet af Passagerer med Gjennemgangsbilletter, befordrede mellem Christiania og de forskjellige Mjøsstationer pr. Jernbanens Dampskibe.

	Classe.	Minde.	Ekornholmen.	Stigersand.	Fjeldhoug.	Gillund.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggenhougen.	Ringsaker.	Biri.	Frengstuen.	Lillehammer.	Tilsammen.
Fra Christiania til	1	1	8	3	17	56	820	56	123	134	16	78	26	5	627	1 970
	2	7	46	21	100	101	713	99	249	220	22	77	44	12	557	2 268
		8	54	24	117	157	1 533	155	372	354	38	155	70	17	1 184	4 238
Til Christiania fra	1	8	15	„	17	104	834	86	134	307	14	60	21	8	653	2 261
	2	11	66	13	134	159	1 145	136	283	376	38	79	58	17	845	3 360
		19	81	13	151	263	1 979	222	417	683	52	139	79	25	1 498	5 621

TABEL, der viser Antallet af Passagerer, befordrede med Localbilletter mellem de forskjellige Mjösstationer pr. det Oplandske Selskabs Dampskibe.

Fra	Classe.	Til: Eidsvold.	Minde.	Ekornholmen.	Stigersand	Fjeldhoug.	Gillund.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggenhougen.	Ringsaker.	Biri.	Frengstuen.	Lillehammer.	Tilsammen.
Eidsvold.	1		58	13	20	30	24	291	30	48	112	8	18	16	1	214	883
	2		173	104	47	75	165	517	88	125	136	10	36	24	4	196	1 700
			231	117	67	105	189	808	118	173	248	18	54	40	5	410	2 583
Minde.	1	48		2	1	„	2	12	2	2	5	„	4	„	„	11	89
	2	153		37	4	5	9	39	2	12	10	„	8	„	„	6	285
		201		39	5	5	11	51	4	14	15	„	12	„	„	17	374
Ekornholmen.	1	10	3		„	„	„	5	1	„	„	„	„	„	„	„	19
	2	64	51		20	18	6	40	„	2	15	„	1	„	„	1	218
		74	54		20	18	6	45	1	2	15	„	1	„	„	1	237
Stigersand.	1	5	„	„		„	1	8	1	„	„	„	„	„	„	1	16
	2	35	2	18		40	19	56	2	2	5	„	„	„	„	„	179
		40	2	18		40	20	64	3	2	5	„	„	„	„	1	195
Fjeldhoug.	1	23	„	„	„		7	3	1	„	3	„	„	„	„	1	38
	2	64	9	14	42		19	78	1	15	4	„	„	2	„	1	249
		87	9	14	42		26	81	2	15	7	„	„	2	„	2	287
Gillund.	1	18	1	1	2	„		86	23	2	3	„	6	„	„	18	160
	2	86	3	10	14	21		157	17	35	86	„	5	1	1	17	453
		104	4	11	16	21		243	40	37	89	„	11	1	1	35	613
Hamar.	1	266	6	6	4	11	114		262	149	219	17	78	21	3	190	1 346
	2	374	39	52	63	61	204		447	593	434	36	155	54	37	274	2 823
		640	45	58	67	72	318		709	742	653	53	233	75	40	464	4 169
Næss.	1	25	1	5	„	„	11	246		18	24	1	10	5	„	25	371
	2	38	2	1	1	1	8	456		113	59	6	7	8	3	24	727
		63	3	6	1	1	19	702		131	83	7	17	13	3	49	1 098
Smørvigen.	1	37	1	„	„	1	1	152	32		40	14	15	12	1	36	342
	2	94	6	3	3	10	22	560	113		251	22	23	24	8	70	1 209
		131	7	3	3	11	23	712	145		291	36	38	36	9	106	1 551

Gjøvik.	1	61	2	5	„	„	9	236	39	50		13	41	17	9	155	637
	2	76	4	9	5	4	73	408	70	247		173	199	190	11	243	1 712
		137	6	14	5	4	82	644	109	297		186	240	207	20	398	2 349
Heggenhougen.	1	23	„	„	„	„	„	15	4	19	16		„	2	„	7	86
	2	64	1	„	„	„	4	36	6	27	147		13	6	2	40	346
		87	1	„	„	„	4	51	10	46	163		13	8	2	47	432
Ringsaker.	1	10	„	1	„	„	1	76	23	12	28	„		19	5	76	251
	2	10	2	1	„	„	4	145	8	20	169	25		91	118	218	811
		20	2	2	„	„	5	221	31	32	197	25		110	123	294	1 062
Biri.	1	9	„	„	1	1	„	17	7	7	18	1	28		21	33	143
	2	9	„	„	„	„	3	40	5	31	161	11	82		20	175	537
		18	„	„	1	1	3	57	12	38	179	12	110		41	208	680
Frengstuen.	1	„	„	„	„	„	„	4	„	„	1	„	5	6		17	33
	2	„	„	„	„	„	„	33	1	12	25	8	143	17		140	379
		„	„	„	„	„	„	37	1	12	26	8	148	23		157	412
Lillehammer.	1	165	7	„	„	1	15	163	22	49	205	7	41	53	16		744
	2	96	2	„	4	1	13	197	29	45	261	36	197	181	100		1 162
		261	9	„	4	2	28	360	51	94	466	43	238	234	116		1 906
Tilsammen.	1	700	79	33	28	44	185	1 314	447	356	674	61	246	151	56	784	5 158
	2	1 163	294	249	203	236	549	2 762	789	1 279	1 763	327	869	598	304	1 405	12 790
		1 863	373	282	231	280	734	4 076	1 236	1 635	2 437	388	1 115	749	360	2 189	17 948

TABEL, der viser Antallet af Passagerer, befordrede med Gjennemgangsbilletter mellem Christiania og de forskjellige Mjösstationer pr. det Oplandske Selskabs Dampskibe.

	Classe.	Minde.	Ekornholmen.	Stigersand.	Fjeldhoug.	Gillund.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggenhougen.	Ringsaker.	Biri.	Frengstuen.	Lillehammer.	Tilsammen.
Fra Christiania til	1	8	5	1	18	83	750	74	131	248	2	60	12	7	503	1 907
	2	13	54	28	85	112	595	86	281	208	27	54	45	12	467	2 062
		21	59	29	103	195	1 345	160	412	456	29	114	57	19	970	3 969
Til Christiania fra	1	11	5	9	14	103	734	70	130	253	18	64	38	10	631	2 090
	2	16	47	30	107	148	913	88	359	380	47	74	61	20	791	3 081
		27	52	39	121	251	1 647	158	489	633	65	138	99	30	1 422	5 171

TABEL, der viser Antallet af de i de sidste 9

Driftsaar.	Befordret med Jern-															
	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til
	Eidsvold.		Minde.		Ekorn-holmen.		Stigersand.		Fjeldhoug.		Gillund.		Hamar.		Næss.	
1 Septbr. 1861 til 31 Aug. 1862 .	4 185	3 619	230	339	68	78	333	320	460	504	818	959	3 940	3 823	900	935
1 Septbr. 1862 til 31 Aug. 1863 .	5 622	4 707	187	225	5	6	255	273	464	557	675	777	4 443	3 884	1 000	1 103
1 Septbr. 1863 til 31 Aug. 1864 .	2 599	2 574	69	120	—	—	108	115	219	250	249	268	1 791	1 581	304	369
1 Septbr. 1864 til 31 Aug. 1865 .	2 698	1 426	50	51	—	—	24	34	196	190	195	193	1 167	1 469	204	199
1 Septbr. 1865 til 31 Decbr. 1866	4 410	5 155	154	49	—	—	419	436	528	544	1 027	958	5 369	4 539	1 588	1 590
1 Januar til 31 Decbr. 1867	4 984	5 157	—	—	—	—	450	538	586	655	964	1 062	5 000	5 092	1 929	1 701
1 Januar til 31 Decbr. 1868	8 682	8 841	567	764	342	351	391	427	666	606	1 137	1 144	7 647	7 634	1 906	1 873
1 Januar til 31 Decbr. 1869	8 531	9 854	459	454	328	346	384	265	873	602	1 273	1 125	7 477	7 882	1 821	1 665
1 Januar til 31 Decbr. 1870	6 852	7 743	424	421	319	319	274	186	513	489	930	889	6 369	6 249	1 415	1 406
Tilsammen . .	48 563	49 076	2 140	2 423	1 062	1 100	2 638	2 594	4 505	4 397	7 268	7 375	43 203	42 153	11 067	10 841

Driftsaar paa Mjøsen befordrede Passagerer.

banens Dampskibe.																
Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Tilsammen fra eller til Stationerne.	Befordret med det Opländske Selskabs Dampskibe fra eller til Stationerne.	Tilsammen Antal Passagerer.
Smørvigen.		Gjøvik.		Heggenhougen.		Ringsaker.		Biri.		Frengstuen.		Lillehammer				
1 477	1 678	1 939	1 858	234	292	709	938	453	496	236	252	1 916	1 807	17 898	22 957	40 855
1 130	1 137	2 003	2 654	218	277	511	586	332	321	338	290	956	1 342	18 139	33 256	51 395
450	407	1 033	646	39	57	85	111	59	63	39	13	508	978	7 552	38 889	46 441
234	319	534	833	35	44	184	195	123	133	65	40	587	1 170	6 296	40 452	46 748
1 341	1 511	2 705	2 253	203	324	1 006	1 144	375	509	324	340	1 286	1 383	20 735	42 904	63 639
1 845	1 752	2 329	2 211	251	227	805	947	539	668	394	358	2 036	1 744	22 112	30 733	52 845
2 595	2 463	3 361	3 265	559	554	1 387	1 594	996	873	667	526	3 934	3 922	34 837	26 170	61 007
2 668	2 550	4 228	3 559	691	650	1 445	1 336	895	872	505	459	3 297	3 256	34 875	30 692	65 567
2 015	2 205	3 319	2 822	475	447	1 264	1 248	889	776	427	398	3 586	3 473	29 071	27 088	56 159
13 755	14 022	21 451	20 101	2 705	2 872	7 396	8 099	4 661	4 711	2 995	2 676	18 106	19 075	191 515	293 141	484 656

C. No. 8.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede til de forskjellige

Løbe-No.	Stationer.	Varernes															
		Brændeviin.	Cinders.	Foustager tomme.	Glasvarer.	Gods, fragtfrit.		Hø & Halm.	Jernvarer.			Kjød.	Kornvarer.	Kul.	Møbler & Flyttegods.	Muur- & Tagsteen.	Maskineri.
		Centner.	Vogne à 110 Centner.	Potter (200 = 1 Centner.)	Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner.	Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner. 1 & 2 Classe.	Centner. 3 & 4 Classe	Centner.	Tønder à 1,66 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Vogne à 60 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Vogne à 110 Centner.
	A. Mjøstationerne:																
1	Stigersand . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	62	—	—	—	—
2	Fjeldhoug . .	—	—	31 798	—	—	—	—	—	1	78	—	528	—	—	—	1
3	Gillund . . .	—	—	40 000	2	—	—	—	—	—	71	—	126	—	—	—	—
4	Hamar	43	—	247 534	15	—	—	—	189	6	651	1	3 080	139	4	1	—
5	Næss	—	—	50 720	1	—	—	—	—	—	49	2	81	4	—	—	—
6	Smørvigen . .	1	—	126 900	1	—	—	—	—	2	275	—	868	10	3	—	—
7	Gjøvik	29	1	92 980	26	—	—	—	4	4	1 275	4	2 243	15	—	—	—
8	Heggenhougen .	—	—	99 740	—	—	—	—	—	—	73	—	21	1	—	—	—
9	Ringsaker . .	—	—	175 504	12	—	—	—	—	4	116	4	343	9	—	—	—
10	Biri	—	—	—	1	—	—	—	—	1	121	8	287	—	—	—	—
11	Frengstuen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	7	—	—	—	—
12	Lillehammer . .	72	—	48 230	17	2	1	12	1	11	517	47	7 768	16	3	—	1
	B. Hamarbanens Stationer:																
13	Ager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Hjellum . . .	8	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	11	—	—	—	—
15	Ihlseng	1	—	—	—	—	—	—	—	—	23	3	90	—	—	—	—
16	Hørsand . . .	2	3	1 500	1	—	1	—	5	1	71	—	347	—	—	—	—
17	Løken	—	2	—	—	—	—	—	12	1	121	—	881	6	—	—	—
18	Berg	2	—	49 543	—	—	—	—	—	—	1	—	472	—	—	—	—
19	Elverum . . .	17	—	6 750	11	—	—	—	—	1	160	20	4 869	—	4	—	—
20	Grundset . . .	25	—	—	15	—	—	—	26	—	780	34	3 456	2	2	2	1
	Reduceret til Centner	200	660	4 856	102	220	2	12	26 070	32	4 409	123	42 141	22 220	960	330	330

Mjøsstationer og Hamarbanens Stationer som Gjennemgangsfragt fra Christiania.

Art.																		
								Varer, diverse.										
								A.				B.		C.				
Ost.	Poudrette.	Salt	Sand.	Sild.	Steen.	Slibe- & Møllestene.	Smør.	1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	4de Classe.	1ste Cl.	2den Cl.	1ste Cl.	2den Cl.	Øl.	Reduceret til Centner.	Løbe-No.
Centner.	Vogne à 80 Centner.	Tønder à 3 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Tønder à 3 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner.	Centner.	Centner.				Tønder à 2 Centner.		Cubicfod (4 = 1 Centner.)		Centner.		
—	—	10	—	25	—	—	—	35	21	—	16	—	—	—	—	—	291	1
—	—	23	—	233	—	65	—	753	383	62	81	5	1	189	713	—	3 569	2
—	—	254	—	319	—	5	—	615	350	36	66	3	—	—	1 166	—	3 569	3
2	3	2 921	—	2 415	—	584	2	7 804	5 590	208	1 883	129	51	539	1 793	14	76 744	4
—	5	94	—	220	—	10	—	251	362	24	502	3	3	128	143	—	3 450	5
—	—	1 030	—	609	—	137	—	1 458	780	33	149	18	37	240	1 945	9	11 765	6
—	2	1 382	—	587	—	273	—	4 059	2 893	268	516	25	10	311	1 235	38	22 274	7
—	—	18	—	78	—	3	—	75	43	9	10	—	3	83	218	3	1 229	8
—	15	1 227	—	803	—	75	—	1 288	849	57	129	5	6	152	928	2	12 552	9
—	—	449	—	181	—	4	—	488	235	6	130	6	48	62	585	—	3 627	10
—	—	114	—	147	—	—	—	88	92	13	17	2	—	—	398	—	1 113	11
1	—	7 413	—	911	—	465	—	10 298	5 319	288	1 509	31	12	961	555	14	59 446	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	13
—	—	38	—	49	—	—	—	79	32	—	18	—	—	237	52	10	508	14
—	4	14	—	41	—	—	—	70	94	—	437	18	2	28	690	—	1 481	15
—	—	395	—	209	1	—	—	600	416	76	70	16	15	76	227	—	4 758	16
—	—	2	7	48	—	31	—	154	110	29	68	—	—	63	41	—	5 114	17
—	—	434	—	219	—	41	—	481	269	28	43	6	17	45	263	4	3 978	18
—	—	1 834	—	1 665	—	280	—	4 231	2 458	110	563	35	120	399	109	3	27 096	19
—	—	652	—	171	—	56	—	3 012	1 689	122	529	4	2	372	304	6	18 150	20
3	2 320	54 912	770	26 790	110	2 029	2	35 839	21 985	1 369	6 736	612	654	971	2 843	103	260 715	

C. No. 8.

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskjellige

Løbe-No.	Stationer.	Brændeviin.	Foustager, tomme.	Flyttegods.	Glasvarer.	Jernvarer.		Kjød.	Kornvarer.	Ost.	Poteter.		Sild.
													Varernes
		Centner.	Potter (200 = 1 Centner.)	Vogne à 60 Centner.	Centner.	Centner. 1 & 2 Classe.	Centner. 3 & 4 Classe.	Centner.	Tønder à 1,65 Centner.	Centner.	Vogne à 110 Centner.	Tønder à 2 Centner.	Tønder à 3 Centner.
	A. Mjøstationerne:												
1	Lillehammer	1 546	54 770	—	—	—	114	1 960	3	3 488	—	32	—
2	Frengstuen	—	430	—	—	—	—	24	1	157	—	168	—
3	Biri	—	2 290	—	—	—	—	8	—	179	—	45	—
4	Ringsaker	3 896	6 510	—	—	—	—	39	—	150	—	254	3
5	Heggenhougen . . .	2 287	720	—	—	—	—	11	—	96	—	121	—
6	Gjøvik	384	22 020	—	—	4	2 623	233	1	377	—	311	2
7	Smørvigen	1 938	15 640	—	—	—	83	49	40	937	—	580	1
8	Næss	720	450	—	—	—	4	1	37	27	1	899	—
9	Hamar	2 821	43 040	4	13	16	345	143	14	474	—	376	—
10	Gillund	328	2 720	—	2	—	—	27	180	183	—	451	6
11	Fjeldhoug	1 260	1 800	—	—	—	—	30	169	42	—	30	—
12	Stigersand	—	290	—	—	—	—	—	5	—	—	41	—
	B. Hamarbanens Stationer:												
13	Grundset	—	9 250	—	—	—	18	23	37	17	—	—	—
14	Elverum	3	16 460	2	—	—	254	—	1	9	—	2	—
15	Berg	1 020	3 350	—	—	—	—	11	44	90	—	10	—
16	Løken	—	1 140	—	—	24	2 226	—	2	16	—	4	—
17	Hørsand	290	5 850	—	—	—	—	3	22	106	—	51	—
18	Ihlseng	—	1 080	—	—	—	—	9	—	107	—	30	—
19	Hjellum	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	67	—
	Reduceret til Centner . .	16 493	939	360	15	44	5 667	2 571	917	6 457	110	6 944	36

Mjøsstationer og Hamarbanens Stationer som Gjennemgangsfragt til Christiania.

Art.														
			Trælast.			Varer diverse.								
						A.				B.	C.			
Stav.	Steen.	Smør.	Planker.	Battens.	Bord.	1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	4de Classe.	1ste Classe.	1ste Classe.	2den Classe.	Reduceret til Centner.	Løbe-No.
Favne à 24 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner.	Vogne à 120 Centner.	Vogne à 120 Centner.	Vogne à 120 Centner.	Centner.				Tønder à 2 Centner.	Cubicfod (4 = 1 Centner.)			
—	1	5 269	16	17	9	773	61	858	84	145	258	447	20 112	1
—	—	217	—	—	—	12	10	302	3	6	1	—	1 077	2
—	—	268	2	—	9	28	16	—	32	6	12	25	1 974	3
—	—	400	15	7	—	100	52	37	15	24	358	62	8 031	4
—	—	85	—	—	—	16	23	—	6	9	18	3	2 793	5
16	—	617	7	56	—	432	801	2	807	14	335	228	15 132	6
—	—	755	—	—	—	214	88	—	68	189	830	174	6 068	7
—	—	120	—	—	—	33	60	—	34	27	122	37	3 064	8
112	—	861	3	—	—	434	560	—	205	4	382	718	10 433	9
—	—	271	—	—	—	31	21	—	5	39	928	171	2 451	10
—	—	249	—	—	—	48	66	—	1	67	92	43	2 212	11
—	—	20	—	—	—	1	8	—	—	19	—	—	159	12
—	—	844	—	—	—	247	86	—	31	—	9	40	1 386	13
—	—	37	—	—	—	69	324	—	1 376	—	32	88	2 310	14
—	—	80	—	—	—	1	155	—	66	—	49	—	1 545	15
—	—	14	—	—	—	7	7	—	2	—	48	176	2 369	16
—	—	79	—	—	—	—	31	—	2	18	1	24	721	17
—	—	88	—	—	—	5	12	—	12	3	44	18	320	18
—	—	2	—	—	—	4	17	—	2	—	6	—	162	19
3 072	110	10 276	5 160	9 600	2 160	2 455	2 398	1 199	2 751	1 140	881	564	82 319	

TABEL, over Arten og Mængden af de Varer, der ere

Løbe-No.	Varernes Art.		Fra Eidsvold.	Stigersand.		Fjeldhoug.		Gillund.		Hamar.		Næss.		Smørvigen.	
			Op.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.
1	Foustager, tomme . .	Antal	266	—	—	—	—	—	—	32	—	—	—	—	1
2	Jernvarer	Centn.	2 992	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Kornvarer	Tøndr.	358	1	—	8	—	81	—	115	19	255	325	32	30
4	Kul	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	34	4	—	—	—	—
5	Møbler	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
6	Poteter	Tøndr.	12	—	—	—	—	—	—	—	2	—	839	—	3
7	Salt	do.	20	—	—	—	—	—	—	8	4	—	—	—	—
8	Sild	do.	46	—	—	—	—	—	—	34	19	1	—	—	—
9	Trælast og Brænde .	Vogne	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Varer, diverse . . .	Centn.	2 787	29	9	24	—	38	24	5 364	688	40	8	81	154
	Reduceret til Centner . .		7 124	30	4 629	37	—	172	24	5 778	856	464	2 222	134	272

transporterede fra de forskjellige Mjøsstationer som Localfragt.

Gjøvik.		Heggenhougen.		Ringsaker.		Biri.		Frengstuen.		Lillehammer.	Tilsammen.			Reduceret til Centner.		Løbe-No.
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.		Op.	Ned.	
19	28	—	—	2	3	1	—	—	—	25	320	57	Antal à 2 Centn.	640	114	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 992	—	Centner.	2 992	—	2
27	43	29	—	340	101	66	172	—	8	13	1 312	711	Tdr. à 1,65 Cent.	2 165	1 173	3
—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	54	4	Centner.	54	4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	7	Vogne à 60 Cent.	—	420	5
—	—	1	—	—	1 490	—	2	—	730	—	13	3 066	Tdr. à 2 Centn.	26	6 132	6
2	—	—	—	4	12	—	—	—	—	—	34	16	do. à 3 do.	102	48	7
1	—	—	—	—	—	3	—	—	—	5	85	24	do. à 3 do.	255	72	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	Vogne à 110 do.	—	4 620	9
1 311	2 696	6	32	112	406	—	1 039	19	67	2 446	9 811	7 569	Centner.	9 811	7 569	10
1 402	2 823	56	32	689	3 595	120	1 327	39	1 540	2 832				16 045	20 152	

Uheld og Standsninger.

Locomotiver eller Tendere af Skinnerne:

Den 12te Mai gik Locomotivet No. 2 af Sporet under Skiftning paa Christiania Station. Ingen Forsinkelse.

Locomotiver blevne i Ustand, hvorved mindre Standsninger ere foraarsagede:

Indtruffet 23 Gange, hovedsagelig ved Sprængning af Messingrør i Kjedlerne og af Mangel paa Damp.

Vogne af Skinnerne:

Den 27de Januar gik 5 Vogne af Sporet under Skiftning paa Christiania Station.

Den 14de Februar gik en Vogn af Sporet i Bryns Sidebane, hvorved Ned-Eidsvold-Godstog forsinkedes 26 Min.

Den 2den Juli gik 2de Vogne, læssede med Steen, af Sporet ved Kløften Station, hvilket foraarsagedes derved, at Steenvognene, hvis Stoppere ei vare paasatte, sattes i Bevægelse ved Rystningen af det ankommende Passageertog No. 4 og stødte mod dette. 3 Passageervogne bleve lidt beskadigede ved Sammenstødet.

Vogne blevne i Ustand:

Indtruffet 15 Gange, oftest paa Grund af at Axellagerne gik varme.

Sneedrev foraarsaget Standsning:

Den 25de Februar standsedes Passageertoget No. 1 i Haugenstubakken. 4 Vogne maatte kippes til Robsrud. 1 Time 6 Min. Forsinkelse.

Den 7de December standsedes Op-Lillestrøm-Godstog ved Haugenstuen; hvorfra 11 Vogne maatte sendes tilbage til Grorud. 1 Time 40 Min. Forsinkelse.

Den 8de December standsedes Op-Eidsvold-Godstog ved Haugenstuen. Maatte gaa tilbage til Grorud, hvorefter Locomotiverne gik til Strømmen for at forsynes med Vand. 2 Timer 45 Min. Forsinkelse.

Samme Dag standsedes Passageertoget No. 1 ved Haugenstuen. Locomotiverne maatte frakobles for at bane Vei. 1 Time 15 Min. Forsinkelse.

Den 24de December standsedes Passageertoget No. 3 ved Næs Bro. Locomotivet blev frakoblet for at bane Vei, og gik senere til Baarlidalen for at forsynes med Vand. 2 Timer 7 Min. Forsinkelse.

Mennesker dræbte eller komne til Skade:

Den 15de Mai ved Passageertoget No. 3's Afgang fra Christiania styrtede Skuespiller G. Krohn sig under Toget, hvorved han øieblikkelig dræbtes.

Forskjellige Aarsager:

Den 22de December blev Porten til Løken Tunnel istykkerkjørt af Passageertoget No. 4. Portneren havde forsømt at aabne den.

Den 24de December blev Portene ved Sadelmagerstuen istykkerkjørt af Op-Eidsvold-Godstog. Portneren havde forsømt at aabne dem.

Christiania, i Directionen for den norke Hovedjernbane den 30te August 1871.

T. H. Aschehoug. **Halvor Schou.**

R. Kierulf.

Som Repræsentant for de britiske Directeurer
J. R. Crowe.

J. Engelstad.

Anhang.

Angaaende Anvendelsen af Overskuddet for Aaret 1869.

Skrivelse af 15de December 1869 fra Preference-Actieeiere i England til Directionen for den norske Hoved-Jernbane.

We, — the undersigned large Preference Shareholders in the above Railway — have postponed addressing you until we had received reliable information on the proposals to be made on behalf of the State for the acquisition of our interest in the said undertaking.

These, we regret to say, are in effect such as we cannot for a moment entertain. The result, at the best, is that we may choose between being paid off at par in cash, or submitting to a reduction of our dividend to $4\frac{3}{4}$ per cent — secured on the credit of the State. With all respect we venture to say that such terms are most illiberal and hardly consistent with good faith on the part of the Government.

We did not engage our capital in a Norwegian undertaking with the view of merely receiving our money back again, with an interim dividend of 5 per cent. We naturally looked forward either to the increased Dividend which must follow the natural development of Traffic in a country like Norway, or, at worst, to be paid off with a fair and equitable premium in return for our risk in venturing on a foreign enterprize. We did not expect that, at the very moment when the near completion of long connecting lines of Railway makes a large access of traffic certain, we should receive such an offer from the State which has so long benefitted by our enterprize.

Hitherto we have patiently submitted to the large appropriations from Revenue to Capital Expenditure which, in the Exercise of your judgment, you have for many years practised. But if we accepted the terms now offered the whole of the sacrifice so made would form so much advantage or premium to the State.

Had we foreseen this, we should long ago have addressed you respectfully, submitting that the above course should be modified and indeed, by this time, entirely stopped.

We are quite aware of the difficulties the Directors had to encounter in carrying on this undertaking with a closed Capital account, and we willingly now bear our testimony to the high honor and good sense, which have guided all their management. But we beg now strongly to impress upon them the necessity (apart from any legal question) of striking a strict revenue balance and declaring a dividend in accordance therewith, based upon the strictest principles of account.

Should it so happen that further Capital is required to equip the Railway or for other objects — we are prepared with suggestions to meet this emergency without interfering with the declaration of a full and just dividend for the current year.

In conclusion, we trust to receive from your conscientious deliberation an adhesion to our request, and thus enable us to stem the strong and growing feeling in this Country, adverse to the high credit for fair dealing which your country has hitherto maintained & deserved.

Skrivelse af 7de Marts 1870 fra Directionen for den norske Hoved-Jernbane til Eiere af Preference-Actier i England.

Directionen har havt den Ære fra D'Hrr at modtage en Skrivelse af 15de December sidstleden, som Directionen ikke har villet besvare, førend den efter Gjennemgaaelsen af Regnskaberne for Aaret 1869 har kunnet tage Spørgsmaalet om Dividenden for samme Aar under Afgjørelse.

Under Overveielserne herom har undertegnede Generalconsul Crowe foreslaaet at bestemme Dividenden til 5½ pCt. for de prioriterede og 4½ pCt. for de uprioriterede Actier, medens undertegnede norske Directeurer ei have troet at kunne indgaa paa en Uddeling af mere end 5 og 4 pCt. Herpaa er Sagen undergiven Afgjørelse af Hans Majestæt Kongen af Norge og Sverige.

Om Sagens Udfald skal Directionen i sin Tid have den Ære at underrette D'Hrr.

Skrivelse af 23de Februar 1870 fra Directionen for den norske Hoved-Jernbane til Departementet for det Indre.

Med 2 Bilage.

Directionen maa herved tillade sig at oversende Udskrift af dens Forhandlingsprotokol for 21de og 23de dennes.

Som det deraf vil erfares, kan Enighed mellem undertegnede af den norske Regjering ansatte Directeurer og undertegnede Repræsentant for Præferenceactierne ikke opnaaes med Hensyn til Anvendelsen af Overskuddet af Jernbanens Drift for 1869.

Directionen nødes derfor i Henhold til § 9 af Contracten af 17de December 1850 om Jernbanens Anlæg at bede Sagen forelagt den norske Regjering til Afgjørelse, idet den vedlægger et Exemplar af Regnskabet for 1869 tilligemed begge Parters detaillerede Forslag om Driftsoverskuddets Anvendelse.

Da Dividenderne til Actionairerne stadigen have været at hæve i Udgangen af indeværende Maaned, og Directionen ikke anseer det beqvemt at avertere til forlods Udbetaling den Dividende, hvorom den hele Direction er enig, medens det paa den anden Side vil vække berettiget Misnøie hos Actionairerne, om der udsættes meget over den sædvanlige Tid med Udbetalingen, tillader Directionen sig at anmode det kongelige Departement om at bevirke Regjeringens Afgjørelse snarest muligt meddeelt.

Bilag 1.

Udskrift af Directionens Forhandlingsprotokol for 21de Februar 1870.

1. Regnskabet for 1869 fremlagdes. Følgende Forslag fremsattes af Generalconsul Crowe:

„Efter den Correspondence, som er bleven ført mellem de engelske Actieeiere og mig, saavelsom efter hvad der er passeret ved mine Sammenkomster med bemeldte Actieeiere, er jeg kommen til den Overbevisning, at der hersker en rodfæstet Mening blandt dem, at de norske Directeurer mellem sig have afgjort, at de, uanseet det rene Udbyttes Beløb, ikke ville uddele større Dividende, end 5 og 4 pCt., men at de ville anvende Overskuddet først til Forbedringer og Udvidelser m. m., og dernæst regulere Taxterne saaledes, at Overskuddet ikke rækker længere, end til at betale en saadan Dividende. Jeg maa ogsaa tilstaa, at jeg undertiden har modtaget Indtryk, der kunde bevæge mig til at være af lignende Anskuelse.

Contractens 15de § siger med udtrykkelige Ord, der endog paa selve Actiebrevene er særskilt udhævede: „Jernbanens rene Udbytte efter Grundens Forrentning, som nys anført, fordeles først som Dividende paa Prioritetsactierne indtil en Grændse af 5 pCt, det Overskydende tilfalder som Dividende de ikke prioriterede Actier indtil en Dividende af 4 pCt. Hvad der derefter bliver tilovers, fordeles lige paa begge Actier".

Det er altsaa ligefrem efter Contractens Bogstav, ikke mindre end efter dens Aand, at Actieeierne nu have et billigt Krav paa en høiere Dividende end den, som hidtil er bleven dem tildeelt.

Kaster man dernæst et Tilbageblik paa de senest forløbne ti Aar og ser, hvor rundeligen jeg har samtykket i Anvendelsen af Overskuddet til Udvidelse, Forbedringer, Indkjøb af Rolling Stock m. m. til en Sum, der udgjør omtrent 136 000 Spd., hvoraf ca. 23 000 Spd. til Omlægninger af Hovedlinien, Bidraget af 15 000 Spd. til Øierens Regulering, samt 9 070 Spd. til Fundats for Pensionsfondet, saa skal Ingen kunne sige, at det er overdrevet eller ubilligt, at jeg forlanger og paastaaer, at man udbetaler til de respective Actieeiere 5½ og 4½ pCt. som Dividende.

Mine Landsmænd anse ikke de Arbeider, som ere blevne udførte, for unødvendige, de bebreide heller ikke Directionen for dens Administration, tvertimod de erkjende, at faa Jernbaner ere blevne bedre eller mere oeconomisk bestyrede, men de besvære sig over den arbitraire Maade, hvorpaa man er gaaet frem ved Anvendelsen af Overskuddet. Man har nemlig ikke fulgt det almindelige, faste Princip i slige større af forskjelskjellige Elementer sammensatte Selskaber.

Hvor der ikke haves tilstrækkelig Capital for Bygningsvæsenet, Indkjøb af ny Rolling Stock, Maskineri m. m., tilveiebringer man ved Hjælp af Laan hvad der er nødvendigt, og fører saa alene til aarlig Udgift Renterne med et bestemt Afdrag.

Den Fremgangsmaade, man har befulgt, er som sagt ligefrem stridende mod Contractens Indhold, og hvad jeg for Actieeierne forlanger, er paa langt nær saa meget, som det, hvorpaa de kunde fremsætte et retmæssigt Krav.

Der er for det forløbne Aar afsluttet Regnskab, ifølge hvilket man, efterat have sat tilside de respective 5 og 4 pCt., har tilovers en Sum af 45 881 Spd. 14½ ß.

Mit Forslag er, at deraf til samtlige Actieeiere kan uddeles . . . . . 10 143 Spd. 90 ß der udgjør ½ pCt. af Actiepaalydendet.

Til Afskrivning:

Erstatning til Bordtomteierne, øst for Agerselv . . .	1 184	Spd.	112½	ß						
Ombygning af Jernbroen ved Lillestrømmen	2 439	—	91	„						
Ombygning af Broer over Riiselven	3 847	—	13½	„						
Omlægning af Linien Robsrud—Leersund	6 137	—	86	„						
Opførelse af ny Staldbygning i Christiania	1 094	—	75	„	14 704	Spd.	18	ß		
Betjentboligers Gevinst & Tabs Conto. Underballance	2 718	Spd.	68½	ß						
Anlæg ved Odnæs. Rest paa Capital-Contoen . . .	150	—	„	„						
Grundfond til Pensionskassen	1 363	—	5	„						
Betjentboligers Capital Conto	1 885	—	6	„	6 116	—	79½	„	20 820	— 97½ „
Til Reservefondet									14 916	— 67 „
									45 881	Spd. 14½ ß

Naar jeg saaledes samtykker i, at der af de 45 881 Spd. 14½ ß blandt Actieeierne blot fordeles 10 143 Spd. 90 ß, faaer man til Disposition 35 737 Spd. 44½ ß, der formentlig er mere end tilstrækkelige til at møde Behovet, ikke at tale om, at man endnu har i Behold omtrent 8000 Spd. af den til Jernbanen af Storthinget i Aaret 1863 authoriserede Capital.

Sagens Behandling besluttedes udsat til et senere Møde.

Bilag 2.

Udskrift af Directionens Forhandlingsprotokol for 23de Februar 1870.

1. I Anledning det af Generalconsul Crowe i forrige Møde fremsatte Forslag til Regnskabets Afslutning for 1869 bemærke undertegnede norske Directeurer, at vi bifalde Generalconsulens Forslag om Anvendelsen af de 20 820 Spd. 97½ ß af det Overskud af 45 881 Spd. 14½ ß, som falder, efter at et Udbytte af 5 pCt. til de prioriterede og 4 pCt. til de uprioriterede Actieeiere, samt Renter af Grunden ere afsatte.

Vistnok vilde vi have, at ogsaa Indkjøbssummen 1 489 Spd. 99 ß til Udvidelse af Værkstedets Tomt skulde været ført til Udgift af Overskuddet, og det var under denne Forudsætning, at Kjøbet fandt Sted, eftersom der ikke ansøgtes om Departementets Tilladelse til at føre Beløbet paa Capitalconto; men da det maa erkjendes billigt, at dette Beløb føres paa Capitalconto, ere vi villige at frafalde denne Tanke, forsaavidt De-

partementet giver sit Samtykke til at postere Beløbet som nævnt.

Vi havde ligeledes ønsket at afskrive Restbeløbet 2 363 Spd. 5 ß af Jernbanens Bidrag til Pensionskassen, men da Generalconsulen i sin Tid gjorde sit Samtykke til Tilskuddet afhængig af, at Beløbet indbetaltes successivt, kunne vi ikke modsætte os den af ham foreslaaede Afskrivning af 1 000 Spd. mindre.

Derimod kunne vi ikke være enige i at udbetale de af Generalconsulen foreslaaede 10 143 Spd. 90 ß til ½ Procents forøget Udbytte til Actieeierne. Dette vilde nemlig ikke kunne finde Sted uden ved at tage af Reservefondet fra 1868 et Beløb af 2 665 Spd. 116 ß. At man af Overskudet fra 1868 afsatte et saa stort Beløb som 17 582 Spd. 63 ß til Reservefond, var hovedsagelig foranlediget ved den Betragtning, at 7 af Jernbanens Locomotiver da vare 16 à 17 Aar gamle, og at man derfor forudsaa Nødvendigheden af snart at anskaffe 2de nye Locomotiver, til hvis Betaling der imidlertid ikke fandtes afsat noget andet Beløb. Disse Locomotiver ere bestilte, og koste ca. 22 000 Spd., der maa betales ved deres Modtagelse d. e. i Mai førstkommende; vi fastholde, at hertil først og fremst maa anvendes heelt ud det opsparede Reservefond, ligesom vi havde ønsket, at ogsaa Resten, ca. 4 400 Spd. kunde have været tillagt Reservefondet for 1869; naar dette ikke skeer, maa Beløbet tages af indeværende Aars Udbytte, hvilket vi med Generalconsulen antager gjørligt, uden at derved resikeres en Formindskelse af Udbyttet for de uprioriterede Actier.

Heller ikke kunne vi være enige i at anvende Resten, 7 477 Spd. 94 ß af det af Generalconsulen foreslaaede Beløb til forøget Dividende, da vi ansee det absolut nødvendigt at afskrive mere paa Capitalconto, end af denne dertil opført. Blandt Jernbanens Passiva forefindes nemlig en Obligationsgjæld paa 225 000 Spd., og det maa efter Principerne for en rigtig Regnskabsførsel paasees, at hvad der paa Balancecontoens Creditside opføres som Activa, ogsaa virkelig har den Værdi, hvortil det der er ansat. Men fra dette Standpunct maa det erkjendes, at visse af de opførte Summer tiltrænge Nedsættelse. Først og fremst gjælder dette det under No. 18 paa Capitalcontoen for 1868 opførte Beløb 3 557 Spd. 5 ß i Erstatning til Bordtomteierne; thi dette Beløb var en aldeles uproductiv Udgift for Jernbanen og kan derfor ikke betragtes som noget Activum. Dernæst antage vi, at der bør ske en Afskrivning paa Øierdampskibet; dette Skib anskaffedes i 1865 og kostede 6 530 Spd. 83 ß; det staaer nu for 6 000 Spd.; men da det selvfølgelig er forringet mere end den stedfundne Afskrivning i Salgsværdi, og desuden intet Overskud har givet, antages det, at der paa dette Skib bør afskrives yderligere 1 000 Spd. Ligesaa formenes, at Afskrivning maa finde Sted paa Eidsvolds Hotel og Stationsbygning; den er opført med 11 022 Spd. 52½ ß, men er brandtaxeret til kun 9 470 Spd., hvorfor Afskrivning af Differentsen 1552 Spd. 52½ ß bør finde Sted.

Anlæggene ved Gjøvik og ved Lillehammer, der begge hovedsagelig bestaa i Brygger og Pakhuse af Træmaterialier, og hvoraf det første er ca. 8, det andet ca. 6 Aar gammelt, antages ligeledes at burde lide en Afskrivning af respective 668 Spd. 36½ ß og 700 Spd.

Vi ere altsaa af den Formening:

1. At hvad der bliver tilbage af Jernbanens Overskud		45 881 Spd. 14½ ß
efter Fradrag af det Beløb af		20 820 — 97½ „
om hvis Anvendelse den hele Direction er enig,		
		d. e. 25 060 Spd. 37 ß
anvendes til Afskrivning paa følgende Capitalconti, nemlig:		
Paa Eidsvolds Hotel og Stationsbygning	1 552 Spd. 52½ ß	
„ Anlægget ved Gjøvik	668 — 36½ „	
„ Brygge ved Lillehammer	700 — „ „	
„ Øierdampskibet	1 000 — „ „	
„ Erstatning til Bordtomteierne	3 557 — 5 „	
		7 477 Spd. 94 ß
2. Og at forrige Aars Reservefond beholdes uformindsket, altsaa overføres med		17 582 — 63 „
		25 060 Spd. 37 ß

Generalconsul Crowe bemærkede, at han ikke kan erkjende Rigtigheden af, hvad de norske Directeurer have anført; specielt maa han protestere mod den skede ensidige Taxeren af Activerne; om enkelte af disse maaske ere ansatte med for høi Værdi, er maaske andre f. Ex. Sørengen og Mjøsdampskibene, for ikke at tale om Meyergaarden, ansatte med for lav Værdi.

Man maa formeentlig ogsaa, naar man vil danne sig et Begreb om Jernbanens Status, granske Passivernes ligesaavel som Activernes Beskaffenhed, og man finder da, at ca. 17 800 Spd. til Mjøsdampskibene og ca. 3 800 Spd. til Meyergaarden maatte kunne afdrages Passiverne, og følgelig ogsaa Capitalcontoen formindskes med et lignende Beløb af tilsammen 21 600 Spd.

I Anledning af hvad Generalconsul Crowe har bemærket, tillade de norske Directeurer sig at gjøre opmærksom paa, at den til Mjøsdampskibenes Credit opførte Saldo af 17 789 Spd. 28 ß ikke antages at kunne nedsættes, for det

Første fordi disse Dampskibe ikke holdes assurerede, og fordi der altsaa maa haves en Capital, som repræsenterer den Resico man derved løber, for det Andet fordi Jernbanen i Anledning af Varetransporten paa Mjøsen har maattet paatage sig i Tilfælde, hvor dette forlanges, at assurere disse Varer og for at dække det Ansvar, som deraf muligens kan blive en Følge, maa Jernbanen ogsaa have afsat en Capital, der ei kan betragtes som et Activum. Desuden maa det bemærkes, at den Sum, for hvilken Mjøsdampskibene ere opførte paa Capitalcontoen, nemlig 50 000 Spd., visseligen er noget for høi.

Endelig maa de norske Directeurer udtale, at Capitalcontoerne endogsaa efter de Afskrivninger, som vi have bragt i Forslag, indeholde flere Beløb, der burde nedsættes. Dette gjælder saaledes de under No. 4 opførte 10 327 Spd. 25½ ß, hvoraf en stor Deel er medgaaet til Ombygning af Sidebanen til Strømmens Saugbrug, hvilket Anlæg for Jernbanen aldrig har givet noget Overskud.

Sagen besluttedes undergivet den norske Regjerings Afgjørelse.

Udskrift af Directionens Forhandlingsprotocol af 28de Februar 1870.

3. Foranlediget ved den i Mødet afvigte Onsdag stedfundne Discussion og den Protocoltilførsel, som da af de norske Directeurer blev givet, føler jeg det at være min Pligt paa Actieeiernes Vegne at gjentage min bestemte Protest mod den af bemeldte Directeurer fattede Beslutning.

Det er en Selvfølge, at jeg alene var villig til at vise Imødekommen med Hensyn til 20 820 Spd. 97½ ß, naar mit Forslag forøvrigt blev antaget. Da dette ikke er skeet, kan jeg nu ifølge den mig givne Instruction ingensomhelst Indrømmelse gjøre; tvertimod maa jeg i Overeensstemmelse med de fremmede Actieeieres Anskuelser og den Vægt de lægge paa den afsluttede Contracts Indhold, fremfor Alt de paa Actiebrevene udhævede Udtryk (§ 15), fremsætte en formelig Reservation om at see den dem tilkommende Ret afgjort ved Domstolenes Mellemkomst.

Protocoltilførselens Indhold er forøvrigt efter min Mening aldeles urigtigt, i hvilken Henseende jeg her skal indskrænke mig til at bemærke Følgende:

Den for Mjøsdampskibene anførte Sum vil af Sagkyndige snarere ansees for lavt end for høit ansat.

„Oscar", tre Aar siden kostede 32 885 Spd., „Dronningen", der for ikke længe siden havde en omfattende Reparation, vil endnu i 10 Aar kunne gjøre Tjeneste. Hertil kommer „Jernbarden", de 19 Slæbebaade, der anslaaes til mindst 300 Spd. Stykket.

Naar man dernæst vil tilbageholde en Sum af 17 789 Spd. for Assurance af Resico paa en Indsø, hvor Skibe nu have gaaet over 20 Aar uden at være tilstødt væsentlig Uheld, saa frygter jeg for, at de fleste Actieeiere ville betragte det som et Paaskud for at beholde denne Sum, og jeg anseer mig saa meget mere berettiget til at protestere mod den Fremgangsmaade, som man ved at benytte almindelig Assurance kan undgaa den Resico, hvorom her skal være Tale, og saaledes kuns have Assurance-Præmie at føre til Udgift.

Man har ogsaa villet tilbageholde en vis Sum for at møde muligt Ansvar ved Overtagelsen af Varetransport. Jeg maa derfor her forlange, at lignende Ansvar overdrages almindelige Assuranceselskaber. Aldrig har det været Meningen, at det skulde ansees som en Byrde paa Jernbanen. Havde jeg kunnet ane saadant, skulde visseligen mine Indsigelser tidligere været blevne fremsatte.

Sørengen med tilliggende Grund af Areal 447 876 □ Alen er opført med en Sum af 36 707 Spd. 78 ß eller circa 17 ß pr. Alen, der ikke paa langt nær svarer til dens virkelige Værdi, men jeg skal saameget mindre opholde mig herved, som jeg er forberedt paa at tilveiebringe fyldestgjørende Oplysninger om det Beløb, hvortil bemeldte Eiendom retteligen bør ansættes.

J. R. Crowe.

I denne Anledning besluttede de norske Directeurer at tilskrive Departementet for det Indre saaledes:

Generalconsul Crowes Tilførsel i Forhandlingsprotocollen for idag oversendes hoslagt til det Kongelige Departement med Bemærkning, at de norske Directeurer henholde sig til, hvad de før i Sagen have yttret, samt tilføie Følgende:

Da Generalconsulen nu har protesteret ogsaa mod at føre til Udgift de 20 820 Spd. 97½ ß, om hvis Anvendelse man i forrige Møde paa begge Sider var enig, maa de nor-

ske Directeurer oplyse, at af dette Beløb er 1 184 Spd. 112½ ß ifølge Overeenskomst med Eierne af Bordtomterne paa den østre Side af Akerselven udbetalt dem for den Skade, de have lidt derved, at Jernbanens Anlæg har besværliggjort Adgangen til deres Tomter. Dette Beløb bør selvfølgelig ikke føres paa Capitalconto. Ombygningen af Jernbanebroen ved Lillestrøm, der har kostet 2 439 Spd. 91 ß, er nødvendiggjort derved, at det nordre Landkar viste sig for svagt, og ved denne Leilighed ere tillige Tværbjælkerne, som før vare af Træ, nu ombyttet med Bjælker af Jern. Broerne over Riiselven vare før af Træ og maatte ombygges; dette Arbeide har kostet 3 847 Spd. 13½ ß, hvilket hensigtsmæssigst skede ved at opføre dem af Steen. — Omlægningen af Linien mellem Robsrud og Leersund, der har kostet 6 137 Spd. 86 ß, var fornøden for en sikker og forsvarlig Drift. — Den nye Staldbygning, der har kostet 1 094 Spd. 75 ß, er opført i Stedet for en ældre uhensigtsmæssig Træstald.

Alle disse Arbeider ere besluttede udførte og Udgifterne udredede, uden at der har været vakt Spørgsmaal om at indhente den Kongelige Regjerings Samtykke til at føre dem paa Capitalconto, noget de norske Directeurer under ingen Omstændighed vilde have kunnet tilraade.

De maa derfor insistere paa, at disse Beløb føres til Udgift.

Det samme gjælder om de 2 718 Spd. 68½ ß, som ere førte paa Underballance paa Betjentboligernes Gevinst og Tabs Conto. Denne er væsentligst foraarsaget ved betydeligere, nødvendige Reparationer paa Boligerne, der vare opførte paa en lidet tilfredsstillende Maade, og desuden ved Indkjøb af en Betjentbolig paa Lillehammer og Forandring af Stalden i Gjøvik til Bolig for Stationsmesteren der.

Flere af Betjentboligerne, der før vare bortleiede, ere i 1869 afstaaede til Skinnelæggerformændene til fri Beboelse, hvilket saaledes herefter vil komme til at udgjøre en Deel af disses Aflønning. Som Følge heraf maatte et tilsvarende Beløb af 1885 Spd. 6 ß selvfølgelig afskrives paa Betjentboligernes Capitalconto.

Anlægget ved Odnæs er solgt for 350 Spd., hvoraf igefrem følger, at Differentsen mellem 350 og 500 Spd., som det tidligere stod for, maa afskrives.

At der aarligen afdrages noget paa Pensionsfondet, er i sig selv rimeligt, og blev ved dets Oprettelse vedtaget.

Undertegnede norske Directeurer skulde have ønsket at give en udførligere Fremstilling af hele det omtvistede Forhold, men maatte i saa Fald have udsat Sagens Expedition i nogen Tid. De ansee det imidlertid nødvendigt at fremsende Generalconsul Crowes Protocoltilførsel allerede idag, og maa saaledes indskrænke sig til, hvad ovenfor er anført, hvilket i Forbindelse med hvad man tidligere har yttret betræffende den foreliggende Sag, forhaabentlig ogsaa vil være tilstrækkeligt til Oplysning for det Kongelige Departement.

Skrivelse fra Departementet for det Indre af 18de Marts 1870 til Directionen for den norske Hoved-Jernbane med Extractgjenpart.

Ved Kongelig Resolution af 14de d. M. er det i Anledning af den opstaaede Dissents mellem Directionens Medlemmer, om hvor stort Udbytte der efter Contracten af 17de December 1850 § 15 er at udbetale for Aaret 1869, naadigst bestemt i Henhold til samme Contracts § 9, at der som Udbytte bliver at udbetale 5 — fem — Procent til Eierne af Preference-Actier og 4 — fire — Procent til Eierne af de øvrige Actier.

Hvilket herved meddeles i Anledning af Directionens Skrivelse af 23de f. M., idet man vedlægger Extract-Gjenpart af Departementets underdanigste Foredrag i Sagen.

Extract-Gjenpart af Indre-Departementets underdanigste Foredrag, der ligger til Grund for Kongelig Resolution af 14de Marts 1870.

Departementet skal i Anledning af det foreliggende Spørgsmaal bemærke Følgende:

Generalconsul Crowe paaberaaber sig Contracten af 17de December 1850 dens § 15 som givende Actionairerne en Ret til ved nærværende Leilighed efter Overskuddets Størrelse at erholde en større Rente end den tidligere tilstaaede, hvilken Ret endog efter hans Formening skulde strække sig videre end til det foreslaaede Tillæg af ½ pCt., uden at han har angivet, hvormeget han anseer Actionærerne berettigede til at fordre, idet han blot i Almindelighed henholder sig til den nævnte § af Contracten og søger at vise, at denne tilsteder Fordelingen af et saa stort Udbytte, som af ham foreslaaet.

Contractens § 15 omhandler Fordelingen af Jernbanens rene Udbytte, og det er saaledes først nødvendigt at undersøge, hvor stort dette i Virkeligheden efter det fremlagte Regnskab er for Aaret 1869.

Departementet maa med Hensyn til Opgjørelse af Hovedjernbanens Regnskaber først bemærke, at det ved Kongelig Resolution af 27de December 1862, hvorved Jernbanens Direction bemyndigedes til at optage et Laan af Beløb indtil 225 000 Spd. til Dækkelse af de paa Jernbanens Capitalconto opførte Gjældsposter, i Forbindelse hermed blev bestemt: „For Fremtiden maa intet nyt Foretagende eller Udvidelse af noget ældre iværksættes, hvorved Jernbanens Capitalconto vil belastes, uden at naadigst Samtykke forud er meddeelt med Hensyn til Foranstaltningens Iværksættelse og Udgifternes Postering paa Capitalconto". Denne Resolution har Directionen for Jernbanen i sin Helhed, altsaa ogsaa Preferenceactiernes Repræsentant i Directionen antaget og benyttet til Udstedelsen af Gjældsbeviser til ovennævnte Beløb 225 000 Spd., og en umiddelbar og klar Følge af samme er, at enhver Udgift af hvilkensomhelst Art, til hvis Opførelse paa Capitalconto ikke naadigst Samtykke forud erhverves, maa blive at føre til Udgift og at afholde af Jernbanens Indtægter, og ikke at opføre blandt Activa under eller sammen med Capitalcontoer.

Som Følge heraf kunne følgende ved det fremlagte foreløbige Opgjør blandt Activa opførte Beløb:

Erstatning til Bordtomteierne østfor Akerselven	1 184 Spd.	112½	ß
Opførelse af ny Smedie ved Værkstedet (Tomt til samme)	1 489 —	99	„
Ombygning af Jernbroen ved Lillestrøm	2 439 —	91	„
Ombygning af Broer over Riiselven .	3 847 —	13½	„
Omlægning af Linien Robsrud-Lersund	6 137 —	86	„
Opførelse af ny Staldbygning i Christiania	1 094 —	75	„
Tilsammen	16 193 Spd.	117	ß

der allerede ere udbetalte i 1869, ikke opføres paa Capitalconto, men paa Regnskabscontoen og følgelig rettelig blandt Aarets Udgifter. Da Directionen ikke, forinden den besluttede eller bifaldt disse Udgifter, har ansøgt om naadigst Samtykke til at opføre samme paa Capitalconto, maa den selvfølgelig ogsaa have tænkt sig, at samme skulde afholdes af Indtægterne. De af Deres Majestæt udnævnte Medlemmer af Directionen oplyse ogsaa i sin ovenfor indtagne Protocoltilførsel af 28de Februar, at der ikke har været vakt Spørgsmaal i Directionen om at opføre disse Udgifter paa Capitalconto, ligesom de tilstrækkelig forklare, at de nævnte Udgifter med Undtagelse af de 2 første ere rene Vedligeholdelsesudgifter. Departementet skal hertil kun føie, at nøiagtigt tilsvarende Udgifter stadigt forhen af Jernbanen ere førte til Udgift og altsaa betalte af Indtægterne, saaledes i 1867 og 1868 Ombygning af endeel Broer over Riiselven og Ombygning af en Bro ved Eidsvold, i 1867 Omlægning af Linien mellem Strømmen og Robsrud, i 1866 Omlægning af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm med flere Lignende. Der kan saaledes med Hensyn til disse Poster til Beløb 13 519 Spd. 25½ ß ikke være Spor af Tvivl om, at de maa blive at føre til Udgift.

Med Hensyn til den første Post, Erstatning til Bordtomteierne østfor Akerselven 1 184 Spd. 112½ ß, da finder Departementet efter det af de norske Medlemmer af Directionen derom Oplyste heller ikke, at der kan blive Spørgsmaal om sammes Opførelse paa Capitalconto, endog om noget Forlangende herom i rette Tid var bleven fremsat.

Med Hensyn endelig til den anden Post, Tomt til en ny Smedie 1 489 Spd. 99 ß, da have de norske Medlemmer af Directionen derom anført, at de ligeledes have tænkt, at samme skulde været ført til Udgift, ligesom Tilladelse til at opføre samme paa Capitalconto ikke er ansøgt, men de sees ved Forslaget til Opgjør nu at have frafaldt denne Tanke, forsaavidt Samtykke til sammes Opføren paa Capitalconto nu maatte erholdes. I Mangel af nærmere Oplysninger om Beskaffenheden af denne Udgift og Begrundelse af sammes Opføren paa Capitalconto, vil Departementet ved denne Leilighed lade denne Post henstaa uafgjort, forventende Directionens nærmere Andragende i den Anledning.

Til Aarets Udgifter, der forøvrigt ere opgivne til 154 448 Spd. 50 ß blive saaledes ubetinget at føie følgende i 1869 udbetalte Summer:

Erstatning til Bordtomteierne østfor Akerselven	1 184 —	112½	„
Ombygning af Jernbroen ved Lillestrøm	2 439 —	91	„
Ombygning af Broer over Riiselven .	3 847 —	13½	„
Omlægning af Linien Robsrud—Lersund	6 137 —	86	„
Opførelse af Staldbygniug i Christiania	1 094 —	75	„

At der af Aarets Indtægter anvendes et passende Beløb som Afdrag paa Jernbanens Tilskud til Pensionsfondet, er, som bemærket af de norske Directeurer, kun i Overeensstemmelse med, hvad der ved Oprettelsen

Lateris 169 152 Spd. 68 ß

Transport	169 152	Spd. 68	ß.
af dette Fond har været udtrykkeligt vedtaget, hvorfor det hertil opførte Beløb . . . . . maa sættes i Classe med de sædvanlige Udgifter.	1 363	— 5	-
At Underbalancen paa Betjentboligernes Gevinst- og Tabs-Conto maa dækkes af Jernbanens Indtægter, er en Selvfølge. Som Activa kan nemlig en saadan Underbalance aldrig blive at betragte. De norske Medlemmer have ogsaa i sin ovenfor i dens Heelhed indtagne Protocoltilførsel af 28de Februar tilstrækkelig oplyst Grunden til denne Underbalance. Lignende Underbalance for Driften af Dampskibet paa Øieren er bleven dækket i 1868. Det gjælder forøvrigt ogsaa herom, at der ikke har været Spørgsmaal om at indgive Andragende om at opføre samme paa Capitalconto. Denne Underbalance maa Departementet saaledes med de norske Directeurer finde nødvendig bør føres til Udgift; den udgjør . .	2 718	— 68½	-
Som det af de oven gjengivne Forhandlinger fremgaar, ere 2 nye Locomotiver bestilte, og skulle betales til Vaaren. Det formenes klart, at disses Kostende maa betales af Indtægterne, ligesom det ogsaa, som oplyst, var i denne Hensigt, at et Beløb af 17 582 Spd. 63 ß afsattes til Reservefondet ved Udgangen af 1868. Jernbanen, der oprindelig udstyredes med ialt 10 Locomotiver, har nemlig hidtil kun kjøbt 2 nye Locomotiver, nemlig i 7de Driftsaar. Disses Kostende betaltes af Indtægterne, og blev ikke opførte paa Capitalconto, da det erkjendtes, at Jernbanen ved Anskaffelsen blot vedligeholdt sin Locomotivstok i fuld Værdi. Naar nu efter yderligere 8 Aars Forløb erhverves 2 nye Locomotiver, bør Udgifterne herved af den samme Grund, som tidligere har været bestemmende hertil, afholdes af Indtægterne, idet ogsaa denne Anskaffelse kun vil være at henføre til den sædvanlige Vedligeholdelse. Man har nemlig da efter 15 Aars Forløb suppleret 10 Locomotiver med 4 nye, hvilket forudsætter en Brugstid af 37 Aar for hvert Locomotiv, medens man, saavidt vides, i Almindelighed, selv med den bedste Vedligeholdelse ikke regner længere Brugstid end 25 Aar. Til Dækkelse af Omkostningsbeløbet for de bestilte Locomotiver, circa 22 000 Spd., have de norske Directeurer foreslaaet bibeholdt uforandret det fra 1868 afsatte Reservefond 17 582 Spd. 63 ß. De havde, anføre de, önsket, at ogsaa Resten, circa 4 400 Spd., nu blev afsat, men have troet det gjørligt uden Forringelse i det sædvanlige Udbytte for indeværende Driftsaar at udrede Beløbet af sammes Indtægt. Ligesom det imidlertid maa ansees fuldt berettiget, saaledes forekommer det Departementet ogsaa rimeligst, at det hele Beløb, naar det kan skee uden Afdrag paa det sædvanlige Udbytte, afsættes strax. Der opføres saaledes føreløbig til Udgift de paa den opgivne Kjøbesum endnu manglende .	4 417	— 57	-
I Forbindelse med hvad man ovenfor har anført, skal Departementet i Anledning af Generalconsul Crowes Henviisning til den sædvanlige Fremgangsmaade i England ved Tilveiebringelse af Capital for Jernbaneinteressentskaber til Bygningsvæsen, Indkjøb af rolling stock og Maskineri m. V. bemærke, at det antages netop at være Anvendelsen af dette Princip, som i væsentlig Grad har bidraget til at ødelægge de engelske Jernbaners Udbytte, idet deres Capitalconto derved er dreven op til en urimelig Høide, som ikke engang den derværende enorme Trafik, og tildeels høie Taxter har kunnet forrente. Man er ogsaa nu kommet til Erkjendelse af det Urigtige i dette Princip, og der har allerede i længere Tid været Jernbaner i Storbritanien, som have befulgt det modsatte Princip at betale Alt af Indtægterne.

Det rene Udbytte udkommer selvfølgelig først, efterat der er afsat det Fornødne til Afdrag paa Jernbanens Gjæld. Jernbanen har temmelig betydelige Capitalconti, paa hvilke der hidtil har været afskrevet forholdsviis | | | |
Lateris	173 234	Spd. 21½	ß.
Transport	173 234	Spd. 21½	ß.
Lateris	177 651	Spd. 78½	ß.

Transport 177 651 Spd. 78½ ß.

lidet, uagtet flere af disse Contoers Værdi er sunket. At en Deel af Indtægten denne Gang anvendes til Afskrivning paa disse Conti, maa efter det af de norske Directeurer Oplyste om flere Contis Værdiforringelse ansees som en Nødvendighed.

Det maa her fremhæves, at efter Contractens § 16 har Staten Ret til i 1954, altsaa om 84 Aar at erholde Præferenceactiernes Andeel i Jernbanen ved at indløse disse for deres paalydende Sum, saa at Jernbanen da maa være gjældfri, og alle Capitalcontoerne, forsaavidt de ikke omfatte Eiendomme, der maa betragtes som selvstændige, følgelig forud betalte af Indtægterne. Det Laan paa 225 000 Spd., der til de nuværende Capitalcontoers Dækkelse, og til Driftsfond er tilladt optaget, skal betales inden Udløbet af 50 Aar, hvoraf nu 44 staa tilbage, og naar denne Gjæld betales, maa selvfølgelig ogsaa de tilsvarende Capitalcontoer udgaa af Regnskabet, med andre Ord Betalingen maa afholdes af Indtægterne, ikke dækkes ved nyt Laan.

Blandt de Beløb, som af de norske Directeurer ere foreslaaede af det forløbne Driftsaars Udbytte afskrevne paa Capitalcontoerne, er Erstatningen til Bordtomteierne vestfor Akerselven 3 557 Spd. 5 ß. Da denne Udgift timidlertid for en kortere Tid siden ved Kongelig Resolution er tilladt opført paa Capitalconto, forekommer det Departementet tvivlsomt, hvorvidt Afskrivningen, uanseet de indre Grunde, som tale derfor, for Tiden bør fremtvinges mod Protest af Præferenceactieeierne. Ifølge de af de norske Directeurer meddeelte Oplysninger maa derimod Departementet være enigt med dem i, at denne Gang ligesom tidligere ved lignende Anledning følgende Afskrivninger, som ere oplyste at være Værdiforringelser, maa føres til Udgift, nemlig:

Betjentboliger . .	1 885 Spd. 6 ß.	
Anlæg ved Odnæs	150 — „ -	
Anlæg ved Lillehammer . .	700 — „ -	
Lateris	2 735 Spd. 6 ß.	177 651 Spd. 78½ ß.

Transport	2 735 Spd. 6 ß.	177 651 Spd. 78½ ß.
Anlæg ved Gjøvik	668 — 36½ -	
Øierdampskibet. .	1 000 — „ -	
Eidsvolds Stationsbygning . .	1 552 — 52½ -	5 955 — 95 -

Med Hensyn til den af Generalconsul Crowe udtalte Formening, at nogle andre Contoer have en større Værdi end de Beløb, hvorfor de ere opførte, maa Departementet henholde sig til, hvad om disse af de norske Directeurer er anført. Med Hensyn til en særlig af Generalconsul Crowe fremhævet Conto, Sørengen, skal Departementet yderligere oplyse, at dens Værdi vistnok nu i Jernbanens Hovedbog blot staar anført for 36 707 Spd. 78 ß, men at dette Beløb er fremkommet derved, at der til Afbetaling paa Contoen er anvendt et ved Salg af den af Staten til Jernbaneanlægget leverede værdifulde Tomt, Bryggerne ved Bjørviken, tilveiebragt Beløb. Disse Tomter og Brygger bleve ved Tillæg af en Deel af Meyergaarden i 1861 solgte til Christiania Commune for 30 000 Spd., hvoraf 20 000 Spd. afskreves paa den, til Erstatning for den Benyttelse, Jernbanens Trælasttrafik hidtil havde havt af Bryggerne i Bjørviken, indkjøbte nye Eiendom, Sørengen, og Resten 10 000 Spd. paa Meyergaarden. Sørengen koster altsaa egentlig 56 707 Spd. 78 ß, og hvis den ikke var værd dette Beløb, vilde Jernbanen ved nu at opføre den for 36 707 Spd. 78 ß blandt sine Activa, have forringet sin oprindelige Capital, hvortil den selvfølgelig ikke er berettiget.

Efter Ovenstaaende maa Departementet finde, at Jernbanens Udgifter i Aaret 1869 rettelig bør opføres med

tilsammen		183 607 Spd. 53½ ß.
Aarets Indtægter ere opgivne til . .		279 479 — 61½ -
hvorefter det rene Udbytte bliver .		95 872 Spd. 8 ß.
Da den Staten forlods tilkommende Rente af Grunden udgjør	5 420 Spd. „ ß.	
5 pCt. til de prioriterede Actier udgjør	50 812 — 60 -	
Lateris	56 232 Spd. 60 ß.	95 872 Spd. 8 ß.

Transport	56 232 Spd. 60 ß.	95 872 Spd. 8 ß.
og 4 pCt. til de uprioriterede Actier	40 500 — „ -	96 732 — 60 -

sees der egentlig at mangle et Beløb af . . . . . 860 Spd. 52 ß, hvilken lille Difference Departementet dog ikke finder nogen Betænkelighed ved at tilstede overført paa kommende Aars Regnskab ved f. Ex. til Kjøbesummen for de 2 nye Locomotiver, at afsætte et saameget mindre Beløb.

Da ifølge det saaledes Oplyste et correct opgjort Regnskab udviser, at der af Jernbanens rene Udbytte efter Udbetaling overeensstemmende med Contractens § 15 af Renten af Grunden, 5 pCt. til de prioriterede, og 4 pCt. til de uprioriterede Actier ikke bliver Noget tilovers, kan selvfølgelig Udbetalingen af et større Udbytte for 1869 ikke blive at tilstede.

— — — — — — — — — — — — —

Skrivelse af 16de September 1870 med 3 Bilage fra Departementet for det Indre til Directionen for den norske Hovedjernbane.

Ved hoslagt med Bilage at oversende en med Generalconsul I. R. Crowes ligeledes vedlagte Skrivelse af 2den August hertil i Gjenpart indkommen Forestilling af 14de Juli næstfør fra Th. Brassey paa Preferenceactieeiernes Vegne angaaende den ved Kongelig Resolution af 14de Marts sidstleden bestemte Udbetaling af Hovedjernbanens Udbytte for Aaret 1869, skal man anmode Directionen om at udtale sig om Sagen.

Bilag 1.

I have the honor to hand you herewith copy of a Despatch dated the 14th. Ultimo, covering a Statement of the case of the Preference Shareholders of the Norwegian Trunk Railway, received from Mr. Thomas Brassey, Chairman of the British Section of Directors of said Railway, requesting me to hand the Statement in question to the Norwegian Government Authorities, in hopes that after mature consideration of the case, as set forth, they will be induced to rescind the decision lately arrived at, with respect to the appropriation of the Surplus Revenue as shown by the Accounts for the Year 1869. At the sametime I am requested by the Chairman to communicate officially to the Norwegian Government that Mr. G. P. Bidder has been selected to fill the vacancy caused by the retirement of Sir Samuel Morton Peto from the Board of British Directors.

Christiania 2nd August 1870.

I. R. Crowe.

Bilag 2.

I have the honour to forward you herewith a Statement of the Case of the Preference Shareholders of this Railway.

I have to request that you will respectfully present it to the Government Authorities, in the hope that after weighing the plane Arguments brought forward therein, they may be induced to reconsider the question pending between them and the Preference Shareholders.

The Shareholders, for reasons fully given in the accompanying documents, cannot but consider that the proposals, which have given rise to their repeated remonstrances and protests, are not only subversive of the advantages

they were led to expect when they embarked in the enterprize, but are illegal, and contrary to the spirit of the contract, and would be denounced as unjust and oppressive by the financial world.

The Shareholders, however, are loth to appeal, either to the Tribunals of the Country, or to the Verdict of the Public Opinion, until they have again laid their Case strongly before the Government, and earnestly solicited their reconsideration of the Matter.

London 14th Juli 1870.

Thomas Brassey.

Bilag 3.

1.—The Preference Shareholders of this line, believing themselves to be unjustly treated by the Norwegian Directors and the Government, desire to make known the following Statement of their case.

2.—In order clearly to explain their position, it is necessary to go back to the origin of the undertaking.

In the autumn of 1846, the late Mr. Robert Stephenson, being in Norway with Mr. Bidder, was asked by the Government to examine the country between Christiania and Eidsvold, at the south end of the Miösen Lake, a distance of about 43 miles, to ascertain whether it was practicable to connect the two points by a railway.

This he did, as a matter of courtesy to the authorities. He gave the opinion that such a railway could be constructed, and, on reaching England, he sent out, at his own cost*), an Engineer, who, in conjunction with Colonel (then Captain) Ræder, of the Norwegian Engineers, made a detailed survey and estimate for the line.

3. From these it appeared that, taking free advantage of the staple commodity of the country, timber, in order to economise the cost of the bridges and viaducts in the difficult parts, a railway might be constructed at a reasonable outlay,

4. Nothing further was done until 1850, when the Norwegian Government sent a deputation to England, to endeavour to make arrangements for carrying out the work.

These were discussed with certain parties here, at the head of whom was the late Nr. John Lewis Ricardo, M. P.; and in December of that year, Mr. Bidder, empowered by these parties, went over to Christiania, and settled a form of Contract for the undertaking.

This was afterwards ratified by the Storthing (the Norwegian Parliament) and in the autumn of 1851 the works were formally commenced.

5. A copy of the Contract is given in Appendix A. The following are the chief conditions which bear on the present question.

„The Railway was to be made by a firm of Contractors, and stocked complete, for £ 450 000.

The Contractors were to be paid half in cash, the other half in Preference Shares bearing 5 per cent. interest.

(These shares were made transferable to bearer, and, having subsequently been sold and distributed, they constitute the preference stock to which the present proceedings refer).

The Government were to provide the land, for which they were to be paid a certain rent, as a first charge on the receipts of the Railway.

The line was to be maintained by the Contractors for five years after the opening.

The management of the Railway was to be vested in a board of six Directors; three being appointed by the Government, and three by the Preference Shareholders.

In case of difference of opinion between these two sections of the board, after the Railway was handed over, reference was to be made to the King.

Certain maximum rates were fixed for the conveyance of passengers and goods.

The „net revenue“ was to be disposed of in the following order:

Payment of rent for the land.

Five per cent. preference dividend.

Four per cent. dividend on the capital of the Government.

The surplus was then to be equally divided between the two classes of stock.

In one hundred years from the opening of the line, the Government were to have the power of expropriating the preference capital at par.

6. The Railway was partially opened in 1853, and was completed and formally opened in August 1854.

7. In the autumn of 1859, Mr. Robert Stephenson, the Consulting Engineer and Referee, went over to Norway, examined and approved the works, settled all matters of account, &c.; and the Railway, being considered satisfactory, was taken possession of finally by the Directors, the Contractors being discharged from their liability.

8. By the Contract the line was to be provided with

*) This cost was eventually repaid to Mr. Stephenson, but without any professional remuneration.

stock and appurtenances sufficient for a certain defined traffic; and this being done, the capital account was considered as closed, no provision being made for the raising of further capital for any purpose whatsoever.

9. Some years later, however, it was thought that it would be advantageous to the undertakning if certain works could be done which had not been comprised in the original plan; the most important being:

The substitution of solid earthwork, brick, and stone, for many parts of the works which, in accordance with the original undertaking, had been constructed of the less durable material, timber;

The acquisition and extension of steam boat communication on lakes Miösen and Oiern, to be worked in connection with the Railway; and contributions to works for regulating and moderating the floods in these lakes;

Hotel accommodation at Eidsvold;

Purchase of land adjoining the station, on the fjord at Christiania, to meet the growing requirements of the traffic;

Various minor objects of the same nature.

10. For these purposes a loan of 225 000 Specie Dollars (50 000 £) was raised in 1863, the interest, at 5 per centum, being a first charge on revenue after the Government rent for land. The loan was to be paid off out of revenue, at the rate of 1 000 £ per annnm, commencing in 1874.

11. In addition to the capital thus raised, a sum of 93 000 Specie Dollars (a little over 20 000 £) has also been appropriated, out of revenue, to similar objects properly belonging to capital.

12. These measures were agreed to by the representatives, on the Direction, of the Preference Shareholders, and have never been called in question by the Shareholders themselves; for although they really involved an appropriation of revenue to capital, (and were in fact equivalent to ultimately making the Government a present of 318 000 Dollars out of income belonging to the shareholders), it was supposed that the objects were such as would increase the profits; and relying on the good faith of the Norwegian Government and its representatives on the Direction, it was of course assumed, that such increase of profits would become duly available for the benefit of all parties concerned.

13. It must, however, be here remarked that, as a matter of strict form, all appropriation of revenue to objects of capital, and all burdening of the income of the concern with liability for the principal and interest of debt incurred for capital extensions, were ultra vires, and illegal.

The rights of every holder of preference shares were expressly defined in the Contract, and were clearly stated, by the authority of Government, on the face of each share. The extent of the undertaking was clearly limited, without any power of extension; and the revenue derivable from the undertaking, so defined, was the inalienable property of the Shareholders. The extension of the concern might have involved considerable risk; and it is a grave question whether the Directors had the right to take any steps affecting the interests of the Preference Shareholders, without the express consent of every individual.

In any event, however, the adoption of such steps would reasonably seem to demand that the utmost consideration should be given to the rights of the Shareholders for the future.

14. In the course of the year 1869, the Norwegian Government applied to the National Storthing for powers to purchase the Preference Shares, with the view of amalgamating the several lines, so as to form an exclusively national system.

15. The result of this application was patiently waited for, it being expected that the Government would feel it their duty to deal with the Preference Shareholders in a broad and liberal spirit.

16. But, to their disappointment, it was found that the power was merely to pay off the Preference Shares in cash, at par, or to reduce the annual dividend to 4¾ per cent., secured on the credit of the State.

Instructions were given to the London agents, to buy up the stock on these terms.

17. When this fact became known, a memorial remonstrating against the proposal, was drawn up by certain parties representing largely the interests of the Preference Shareholders, and was presented to the Directors of the Railway. This document was dated 15th December 1869, and a copy is printed in Appendix B.

The following extract gives the chief reason for the protest:

„We did not engage our capital in a Norwegian undertaking, with a view of merely receiving our money back again with an interim dividend of 5 per cent. We looked forward either to the increased dividend which must follow the natural development of traffic in a country like Norway; or at worst to be paid off with a fair and equitable premium, in return for our risk in venturing on a foreign enterprise. We did not expect that at the very moment when the near completion of long connecting lines of railway should make a large excess of traffic certain, we should receive such an offer from the State, who has so long benefited by our enterprise.“

The Memorialists call attention to the large appropriations that had been made of revenue to capital (as stated in paragraphs 9, 10, and 11), and intimate that they should have objected to them, had it not been for the anticipation of future benefit from them. They also request, that in future an accurate Revenue Balance should be struck annually, and the profits be divided according to the strict terms of the Contract.

18. This remonstrance had no effect; no notice was even taken of it by the Directors; but at the beginning of the present year, when it became necessary to make up the accounts for 1869 and to declare the dividends, the question assumed a form which enabled the Preference Shareholders to take action in regard to the distribution of the surplus revenue.

19. The Revenue Account for the year (see Balance Sheet, Appendix C*), was as follows:

Receipts	279 479	Spd.
Working expenses, including interest on loan	154 448	—
Balance	125 031	Spd.
To which had to be added the surplus retained on the previous year	17 582	—
	142 613	Spd.
Out of this had to be paid:		
Rental to Government	5 400	Spd.
Preference Dividend at 5 per cent.	50 625	—
Ordinary Dividend at 4 per cent.	40 500	—
	96 525	Spd.
Leaving a surplus, after paying the above Dividends	46 088	Spd.

The question therefore arose how this surplus should be disposed of.

20. Some discussions had taken place on the subject, but they had not been satisfactory to the Preference Shareholders, and had left an impression that the Norwegian Directors did not intend to pay larger dividends than 5 and 4 per cent. respectively, but proposed to apply the surplus to improvements and extensions; and further, that it was their intention to reduce their rates, so as to prevent any higher dividend accruing for the future.

Under this impression, the representative of the Shareholders at Christiania presented, on 21st Feb., 1870, a formal Protest, printed in Appendix D. It complained of the arbitrary manner in which the surplus revenues of former years had been appropriated to capital purposes, and demanded that an additional ½ per cent. should be divided out of the revenue of 1869.

21. The Directors objected to do this (see Appendix E.), and further protests were entered, which, with the answers to them, will be found in Appendices F, G, H, J. As the parties could not agree, the dispute was referred to the Norwegian Government. (See letter of reference, 23 Feb. 1870, printed in Appendix K).

22. On the 18th March, 1870, the royal decision was given adverse to the demands of the Preference Shareholders; as it declared that the dividends for the year 1869 should be 5 per cent. and 4 per cent. respectively, and no more. The Royal Decree, and a long argumentative statement justificatory of it, are printed in Appendix L.

23. The Preference Shareholders entered a renewed protest against this, and have now to make the following remarks on the injustice of the proceedings generally.

24. In the first place, they may state that they have taken the opinion of a Norwegian jurist, Mr. C. Schweigaard, as to the interpretation of the clause in the Contract referring to the appropriation of the surplus revenue, and as to the power of the Directors to divert this from the Shareholders. The opinion is printed as Appendix M. It declares, clearly —

That the revenue cannot fairly be charged with any amounts by which the capital of the railway is enlarged.

That the Directors have no power to go beyond the provisions of the Contract, and are bound to divide the clear surplus, as provided therein.

That the King, as referee, has merely a casting vote in case of dissent, which confers no greater power than the Directors themselves possess.

25. On the strength of this opinion, as well as on the common-sense and equitable meaning of the Contract, the Preference Shareholders protest against the right of the Directors to alienate any portion of the surplus for purposes of capital.

And they further regard the reference to the King as nugatory, and not binding on any Shareholder: His Majesty having no power to sanction an act which it is out of the power of the Directors to do.

26. It is desirable, however, to examine some of the grounds alleged by the Government in justification of their measures.

27. The Government (see Appendix L) give a general intimation that, according to a Royal Resolution of 27th December, 1862, „no undertaking, or extension of any former undertaking, should be executed, by which the capital account of the railway should be burdened, without the Royal Assent being previously given thereto;“ and they justify on this ground the payment of several sums from revenue, which would appear clearly to belong to capital.

On this the Preference Shareholders have only to remark, that if any such Royal Resolution is cited to justify revenue being appropriated to capital, it must either be misinterpreted, or must be contrary to the conditions of the Contract, and therefore null and void.

28. With respect to the revenue of 1869, the Government claim to deduct from the surplus of 46 088 Dollars, the following items:

a.	Compensation to owners of timber yards .		1 184	Spd.
a.	Rebuilding iron bridge at Littleström . .		2 440	—
a.	Rebuilding bridge across River Riis . . .		3 847	—
a. b.	Relaying of the line, Robsrud—Leersund .		6 138	—
a.	New stable at Christiania		1 095	—
	Pension fund		1 363	—
	Loss on officials' houses		2 719	—
c.	Towards the purchase of two new locomotives	4 417 Spd.		
	Ditto, being the surplus for last year	17 583 —		
			22 000	—
		Lateris	40 786	Spd.

Transport	40 786 Spd.
Written off capital for various matters . . .	5 956 —
	46 742 Spd.

29. All these items are open to question. The five marked (a), in all 14 704 Spd., are entered as „Assets" in the General Balance Sheet for 1869 (see Appendix C), and are therefore clearly considered by the Directors as improvements to property, and as increase of capital; a sufficient reason to debar them from being deducted from the surplus revenue belonging, under the Contract, to the Shareholders.

30. But several items require more lengthy explanation, as showing, more especially, the animus which has prompted the Directors throughout the matter.

31. The item marked b is for relaying the portion of the line from Robsrud to Leersund.

Now, it is undoubtedly fair that revenue should bear, not only the cost of current maintenance of the permanent way, but also an adequate provision for renewals when they are required. This is always customary in Great Britain, and, if charged at its proper amount, could not be objected to. But it can be shown that the charges made under this head by the Norwegian Directors are unreasonable, and grossly overestimated.

On English lines it is found, by long experience, that about 5d. per train mile is ample both for current maintenance and to provide for renewals. But the charges made by the Norwegian Directors against revenue, for maintenance alone, were in 1868 equivalent to about 1s. per train mile, and in 1869 to 1 s. 3 d. — namely, three times what is known to be really necessary, not only for maintenance, but for renewals also.

When, therefore, in addition to this, it is found that heavy sums are charged for renewals, it must be concluded either that gross mismanagement has occurred, or that attempts are being made to bring down the surplus by unfair and unwarrantable charges.

32. The item marked c has given rise to much discussion, as will be seen by Appendices E, L. It is a charge of 22 000 Dollars for purchasing two new locomotives said to be required.

In this case, as in the last, it is unquestionable that the revenue is chargeable, not only with the current repairs of all engines, but also with such sums as are necessary to keep up their efficiency by purchasing new ones, to replace those that become worn out.

But the Preference Shareholders deny the necessity for the provision of these two engines. The Directors attempt to justify it (see Appendix L), by stating that their engines have only been renewed at a rate which gives 37 years for the life of each; alleging that, „in general, even with the best care, no more than 25 years' duration is calculated on".

But this is a delusion. The life of an engine is measured, not by its years, but by its work — i. e. the number of miles it has run; and it is well known, by experience, that a good engine is capable of running 500 000 miles. Now the fact is, that the engines on the Norwegian Railway — all first-class locomotives — are much underworked. An engine ought to do 20 000 miles per annum (giving thus 25 years for its life, as the Directors say) but on the Norwegian Railway each engine does very much, less. The mileage run is about 130 000 miles per annum and, as the present stock is 12 engines, each does only, under 11 000 miles per annum, instead of 25,000; and this would give a life of nearly 50 years for each engine.

The real reason why more engines are required is, that they are used to work the Swedish Line, as well as the one they were provided for; and, whether this is of itself justifiable or not, it is clear that the Preference Shareholders ought not to suffer in any way from the proceeding.

The proper and equitable way of providing for the renewals of locomotives is one that has been long established in England, namely, not to mulct the revenue of large amounts for new engines, but to set aside, gradually, a reserve fund for the purpose, by making a charge against revenue every year at a uniform rate, according to the number of train miles run in that year; this charge is well determined to be about 1½ d. per mile, which would give a charge of about 3 600 Dollars per annum, and not 22 000 Dollars in two years, which the Directors have made.

It is clear that the two engines, now in question, are in excess of the number actually required to work the present traffic, and, therefore, the burdening of the revenue of the two past years for such a large amount is perfectly unjustifiable.

32. The supply of locomotives neccessary to work the line is materially affected by the reductions of fares which have been largely made from time to time. There is always an exact relation between the quantity of traffic and the amount and cost of the rollingstock necessary to work it. And as the reduction of rates tends to increase the amount of traffic, this must necessarily also increase the number of engines required, although the revenue they earn may remain the same.

33. There are other reasons why the Preference Shareholders believe that the revenue divisible among them has been unfairly curtailed. One is the omission from the Revenue Account of the income from working the steamers on Lake Miøsen. This has been entered in the General Balance Sheet as a liability, amounting in 1868 to 9 396 Dollars, which has been increased in 1869 to 17 789, doubtless by the appropriation thereto of the income on the steamers for the latter year. In addition to this, the sum of 5 000 Dollars was appropriated out of revenue in 1868

to the cost of these steamers, as appears by the Balance Sheet of that year *).

The Directors attempt to justify this (Appendix G), by calling it a provision for insurance on steamers and goods; but, in the first place, the Preference Shareholders deny the justice of being forced to become their own insurers by keeping back a portion of their just income; and secondly, in any case, the amount so kept back is exorbitant.

The total outlay on these steamers was only 56 000 Dollars. They work on lakes not subject to any peril, and in water so pure as to produce the smallest possible action on their hulls and boilers.

The sea risk would certainly be covered by 2½ per cent. per annum, and the depreciation by 5 per cent., say at most, 4 200 Dollars per annum; and no doubt parties could be found, who would undertake the maintenance and risk of these steamers at the above charge.

Similar arguments would apply to the item of 3 781 Dollars for profit and loss on Meyergaards house.

Although the income from these sources has been diverted from the annual revenue, yet the interest on capital devoted to them has, nevertheless, been always included in the annual expenditure.

34. Finally, the Preference Shareholders assert, that certain property held by the Company is valued too low in the General Balance Sheet; and that the value ought to be raised to the real fair value of the Asset: for, though this increase might not be appropriated to dividends, it would at least go towards compensating for other properties that may have diminished in value, instead of taking this diminution from revenue.

For example, the asset called the Sørengen property is put down in the General Balance Sheet for 1869 at 36 707 Dollars, whereas the real value of it is much more. The facts relating to it are as follows:

It consists of 10 acres of land, mentioned in paragraph 9 of these remarks.

Rather less than one-tenth of this has already been sold for 20 000 Dollars; and a similar area had a like amount offered for it, amply secured.

Further, a bona fide offer was made for the whole at the beginning of 1870, at 100 000 Dollars, which the Directors refused; and wisely so, for it is worth more to them.

The only explanation the Government offer for justifying the low valuation in the Balance Sheet is, that part of the original purchase-money was paid by sale of land provided for the railway by the Government, according to the terms of the Contract; but really this is no answer at all, as such land was in the control and possession of the Railway, and in no way belonged to the Government, who had parted with it absolutely for a consideration.

Putting the Sørengen property at the low value of the 100 000 Dollars offered for it, and refused, this is 63 300 Dollars to add to the assets of the concern, which would show still less justification for claiming, out of revenue, depreciation on other parts of the Company's property.

35. The surplus revenue mentioned in paragraph 19 may now be corrected as follows:

Surplus formerly stated		46 088 Spd.
Add for the liability entered in the Balance Sheet for the Miøsen steamers, being revenue from them improperly withheld . . .		17 789 —
Add, also, for amount improperly written off for them in 1868		5 000 —
Add similarly for the Meyergaard property .		3 781 —
		72 658 Spd.
Deduct:		
Two year's depreciation fund for engines	7 200 Spd.	
Two year's insurance and depreciation fund for Lake steamers	8 400 —	
		15 600 —
Leaving a net surplus revenue to divide for the year 1869 of		57 058 Spd.

Which would give an increase of dividend of nearly 3 per cent. on both classes of stock, and this without taking any account of the extra value of the Sørengen property.

36. Looking now to the facts which have been established in this Statement, viz.:

That it is clearly illegal and ultra vires to appropriate a single shilling of revenue to the increase of capital; —

That notwithstanding this, a heavy loan and other large amounts have been already devoted to this purpose, which has been equivalent to making the Government a present of a large sum of money; —

That the reduction of rates has already thrown considerable burden on the revenue, for the good of the country; — and

That the rapidly increasing value of the Company's property is abundantly sufficient to meet all conceivable depreciations; —

The Preference Shareholders find it difficult to conceive, that a Government which has hitherto occupied so high a character in the financial world, should peril it by withholding even simple justice, not to say liberality, from parties whose shares represent, after all, a capital so moderate as that invested in the Norwegian Railway.

On behalf of the Preference Shareholders

(Signed) THOMAS BRASSEY,
Chairman.

Great George Street Westminster
12th July, 1870.

*) The Balance Sheets are confused, and difficult to understand. It is worthy of remark that they are prepared and vouched for by a Government official as auditor, yet whose fitness for his post may be doubted, as the cashier has been able to embezzle large sums of money, extending over a long term, without detection.

APPENDIX.

(A).

ORIGINAL CONTRACT FOR THE CONSRTUCTION OF THE RAILWAY.

We, the undersigned Chief of the Royal Department for the Interior, on behalf of the Norwegian Government, and under reservation of the most gracious approval of His Majesty the King of Norway and Sweden, and the undersigned G. P. Bidder, Esq., as Agent for Messrs. Lewis Ricardo, Samuel Morton Peto and Thomas Brassey, do make known that we have entered into a contract for the construction and working of a railroad, furnished with an electric telegraph, between Christiania and Mjøsen, on terms as follows:

§ 1.

Messrs. Lewis Ricardo, Samuel Morton Peto and Thomas Brassey, undertake to construct the said railroad with its electric telegraph, and to furnish it with all necessary machinery, locomotives, tools and other appurtenances, as specified in § 4, in complete working order, for the sum of £ 450 000 (four hundred and fifty thousand pounds), British sterling, exclusive of the sum required for the purchase of the land. As a consequence of this fixed price, no claims can be laid to the Norwegian Government as to further disbursements in case of the said sum of £ 450 000 proving insufficient, nor can it be requested that the British parties should submit to any deduction, if the fixed amount should not fully be expended on the said completion of the works.

§ 2.

Of the said of £ 450 000 (four hundred and fifty thousand pounds), the Norwegian Government has to furnish half the amount, viz., £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds) British sterling cash; as payment for the other half, Messrs. L. Ricardo, S. Peto, and Thomas Brassey, have to receive shares to the invariably fixed amount of £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds) British sterling.

§ 3.

Exclusive of the said payment of the above £ 225 000 the Norwegian Government has to furnish the land neccessary for the construction of the railroad, and the buildings belonging to it, on condition of receiving an annual rent of 4 per cent. upon the value of the land furnished, the total amount of this annual rent always not exceeding the sum of £ 1 200 (twelve hundred pounds) British sterling, to be paid out of the first profits of the railway. These stipulations are not applicable on land the purchase of which might be considered necessary after the completion of the works, be it for their extension or for the construction of new buildings.

§ 4.

A. The railway to be laid down according to the line drawn on the plan furnished by Mr. England and Lieutenant Ræder, in 1847, and approved of by Mr. Robert Stephenson in letter of 28th of December same year; but the British Contractors are entitled to make such modifications in the line, during the execution of the works, as Mr. Robert Stephenson may recommend or sanction for benefit of the works on account of further obtained information. The inclines to be as specified on the plan, subject to such modifications as can be introduced without impairing the efficient working of the line, and may be approved of by Mr. Robert Stephenson.

B. In consequence of before mentioned, the terminus at the south end of the railway will have to be placed on the locality between the Plank Yards (Bordtomterne) and Ladegaarden, near Christiania, or, if required by the Norwegian Government, close to Agers-Elv; and the terminus at the northern end of the line at Lundgaarden, on the eastern bank of Vormen, opposite Eidsvoldsbakken, except in case that Mr. Robert Stephenson, on obtaining further information, should give the preference to any point on the western side of the river for the terminus: this, however, in all circumstances to be above Sundfossen.

C. The railway to be constructed as a single line to be worked by locomotive engines, and with double or more lines at stations, sidings, and other places, as may be required.

D. The construction of the railway is to satisfy every claim that can be made on a solid, well-constructed and lasting locomotive railway, and specially to be able to carry such an amount of weight as good locomotive railways in Europe generally. Consequently, the usually adopted method for well-constructed railways, viz.: the application of rails in cast iron chairs on cross sleepers bedded in small stones or gravel must not be dispensed with from any economical motive, but only as far as peculiar local circumstances may make it inapplicable on certain parts of the line. In unison with this, the method of construction and other observances, relating to the execution of the whole, to be determined upon by Mr. Robert Stephenson, and must, any construction to be applied, and any work to be executed, have his sanction.

All material used to be of the best quality.

E. The breadth on the surface of the line to be at least 15 feet, except in cases of viaducts or tunnels, and these to be of such a width as Mr. Robert Stephenson determines; distance between the rails to be 4 (four) feet and 8 (eight) inches, and the distance between the rails and the inside of the ditch 5 (five) feet 1 (one) inch. The rails to have a weight of at least 70 (seventy) pounds English, per yard. The drainage to be so effective, and discharge drains to be placed so close and of such dimensions, as required to prevent any injurious effect from water.

F. The railway to be furnished with the necessary

number of crossings on a level above or below the line, as may be required, as well as for the traffic on those roads that will cross the line, as for all other necessary communication, viz.: between properties that may be divided by the railway. The railway to be inclosed from surrounding property by proper fences.

G. The railway to be supplied with such fixtures, stock, or plant, as is fully required for the working of the line. Any extension of the original supply of these requisites for the working of the line until the traffic is extended, so as to give a gross receipt 225 000 (two hundred and twenty-five thousand) species is exclusively to be defrayed by the British Contractors. The principal railway stations to be three in number, viz.: one at each end of the line, and one at Strømmen; and the necessary intermediate stations to the number of at least four. On each station and intermediate station there are to be buildings containing the necessary accommodation and locality for passengers and goods, as well as those for the workings of the line — necessary offices. Also at the main stations, the necessary buildings for keeping the locomotive engines, carriages, trucks, coals and other stores, pumping machinery, water cranes and tanks for the supply of the engines, lanterns, cranes for goods traffic; the lines and sidings to be supplied with the necessary turntables, switches, in such a number and in such directions as the traffic may require. Further, at the main stations to be constructed places or yards for loading and unloading, with the necessary arrangements for passengers and goods, to be taken and carried direct from the railroad on board the steamboat; and at the Christiania Station on board timber and other large sea-going vessels. Such sea-going vessels as may avail themselves of these accommodations to pay a reasonable wharfage, as may hereafter be agreed upon. The buildings at the stations, as well as the watch-houses on the line, may be constructed either of wood, brick, or stone, except at the Christiania Station, where all the buildings are to be of brick-work or other fire-proof materials. Further, to be erected a workshop for the repairs of locomotive engines, carriages, and other machinery, supplied with the necessary machinery and tools.

Should, in the above enumeration anything be forgotten that belongs to the completion of a perfect railroad, it is nevertheless to be supplied, and must the British Contractors, in every respect, subject themselves to the decision of Mr. Robert Stephenson, relating to the complete supply of the railway with appurtenances of every kind.

§ 5.

The Norwegian Government can, at its own expense, make such arrangements for inspecting the execution of the works as it may find necessary; but such person or persons as thereunto may be appointed, and to whom all necessary information at his or their request must be given, has no deciding voice with respect to the execution of the work: whereas such questions as may arise are to be decided by Mr. Robert Stephenson.

§ 6.

Mr. Robert Stephenson's salary, until the first opening of the line, for as Consulting Engineer to undertake that to him in the present contract entrusted business, to be paid out of the capital mentioned in § 1. In case of Mr. Robert Stephenson's death, or that, from any other impediment, it should be out of his power to execute those for him specified functions, these functions shall then devolve upon the Norwegian Engineer, Mr. B. Sørenson.

§ 7.

The expenses of the maintenance of the line and its buildings during the first 5 — five — years, to be exclusively defrayed by the British Contractors, except the current repairs of wear and tear, after the road has been opened to public use.

§ 8.

The sum of £ 60 000 (sixty thousand pounds) sterling, out of the shares allotted to the British Contractors, are to be deposited for a term of 5 (five) years with the Norwegian Government, as security for possible responsibility with respect to the solidity and completeness of the works. If at the end of five years the works prove to have been in every respect solidly and satisfactorily executed, then the said shares are to be given up to the British Contractors; on the contrary, the defects are to be made good by the British Contractors, and, if necessary, by the Norwegian Government, with the amount of the said shares, or such part thereof, as may be required. The British Contractors, in this respect, to subject themselves to the decision of Mr. Robert Stephenson, or, failing him, to Mr. B. Sørenson, as aforesaid.

§ 9.

The direction of the railroad shall be intrusted to a Board of Directors, composed of 6 (six) members. Of these the Norwegian Government appoint three, who are to reside in Christiania; the remaining three are to be appointed by the British Contractors, or by persons who, as Shareholders, may in future enter into their rigths. In case of difference in opinion between the Directors elected from both sides, the question is to be decided by His Majesty the King of Norway and Sweden. The current business of the railroad shall be entrusted to a Manager, appointed by the above-named Board of Directors. During the period of the first five years after the opening of the railroad, however, the British Contractors, or the parties who, as Shareholders, may in future enter into their rights, shall have the decisive vote in this appointment. This Manager is subordinate to the Directors residing in Christiania, and has to attend to their orders and regulations.

The British Contractors, or the parties who, as Shareholders, may in future enter into their rights, shall inform the Norwegian Government of the mode of proceedings which they may adopt with regard to the election of the three Directors which they have to appoint; such information is to be given every time when any alteration in this respect is made.

§ 10.

The rates of conveyance originally used for calculating the gross revenue of the railroad, are to be admitted as fundamental stipulations, not to be exceeded.

The maximum rates are consequently to be for the whole length of the line:

For coarser and less valuable goods, 8 (eight) Norwegian skilling per cwt;

For goods which, on account of their value, properly can pay a higher freight, 12½ (twelve and a half) Norwegian skilling per cwt.

The loading and unloading of deals, timber, and similar articles, has to be made by the freighters, or on their account.

For transport of passengers along the whole length of the line:

In 1st class carriages	1	Spd.	60/-	one species and sixty skilling.
„ 2nd do.	1	do.	12/-	one species and twelve skilling.
„ 3rd do.			90/-	ninety skilling.
„ 4th do.			40/-	forty skilling, Norwegian money.

In accordance with these maximum rates for the whole length of the line, special rates are to be fixed, as well as regards the different species of goods and the minor distances the goods or passengers have to be conveyed, as with respect to reduction to be allowed on certain considerations, such as respecting articles of so small intrinsic value as not to be able to bear even the above-named least rate of conveyance, or merchandises of or to which a larger quantity at once or in a given time is to be conveyed; and, as to passengers, when the same person goes out and returns in the same day, &c. The rates once fixed cannot be altered without common consent.

§ 11.

If the public mail is required to be conveyed on the railroad, the maximum rate of conveyance is to be:

If a carriage is required exclusively for the conveyance of the mail with the post-office guard or guards, 60 (sixty) Norwegian skilling per Norwegian mile;

But if only a part of a carriage is required, 30 (thirty) Norwegian skilling per Norwegian mile.

Troops on service, and military stores of every kind, are to be conveyed, if requested, by special trains; and in this case there is only to be paid what the actual expenses for the extra train amount to; if such transport is effected by the common train, the rate is to be fixed at 96 (ninetysix) Norwegian skillings per Norwegian mile for a carriage large enough to carry, with their military accoutrements and arms, 24 to 30 (twenty-four to thirty) men.

§ 12.

The railroad and the buildings belonging to it shall be exempted from taxes and contributions of whatever description, public or parochial. Iron, for the primitive construction or for future repairs of the railroad, in wrought or unwrought condition, locomotives, brass and copper tubes necessary for their construction and repairs, machinery, carriages, wagons, and coal necessary for the working of the railroad, shall be free of import duty; the importation, although subject to such control by the custom house officers, as ordained by the law on similar occasions.

§ 13.

The railroad Company established by the present contract shall be invested with the right of preference to all other parties with respect to the construction of branch lines joining the principal line.

§ 14.

The works on the railway are to be commenced in the month of July, 1851 (eighteen hundred and fifty-one), at which time the Norwegian Government undertakes to have purchased the land, the staking out of which in due time shall have been executed by the British Contractors. The whole line is to be completed and fit to be opened for the public within the close of the year 1853 (eighteen hundred and fifty-three), subject to such extension of time as may be rendered necessary by accidents out of the control of the British Contractors, such as unusual casualties of the seasons, strike of workmen, war, &c.

The sum furnished by the Norwegian Government is to be paid to the British Contractors, or their agents, as follows; £ 18 000 (eigtheen thousand pounds) British sterling to be paid on every first day in the months of August, September, and October, 1851 (eighteen hundred and fifty-one), of May, June, July, August, and September, 1852 (eighteen hundred and fifty-two), of May and June, 1853 (eighteen hundred and fifty-three; these payments making together the sum of £ 180,000 (one hundred and eighty thousand pounds). The remaining £ 45,000 (forty-five thousand) are to be paid when the line, complete in every way, is opened to public use. It is expressly understood that at every term of payment the Norwegian Government is entitled to exact full security that the works are in a duly an proportionably advanced state; in which respect the British Contractors have to secure the certificate of Mr. Robert Stephenson, if such be required.

The Norwegian Government engages to render ample and efficient support, according to the laws of the country, in maintaining discipline and order among the parties employed during the construction of the works.

§ 15.

The net revenue of the railroad, the interest of the value of the land deducted according to § 3 shall be paid out first as a dividend to the British Contractors, or the Shareholders that may in future enter into their rights, for the full amount of £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds sterling), within the limit of 5 (five) per cent. What is left is to be paid out as a dividend, on the share of the Norwegian Government of the same amount within the limit of 4 (four) per cent. The surplus is to be equally dividend between the equal shares of the Norwegian Government and the British Contractors.

§ 16.

This contract shall be in force in the term of one hundred years from the opening of the railroad. At the expiration of this period, the Norwegian Government is entitled at any time, with notice given a year before, to expropriate the owners of the shares originally belonging to the British Contractors, by paying the nominal value of these shares, the collective nominal value of them according to this contract, of course, not being able to exceed the sum of £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds) sterling. As long as this expropriation has not taken place this contract remains in full force.

§ 17.

All Shareholders in this railroad business, as well as their agents, are, as far as concerns this property, subjected to the laws, the authorities, and legal courts of Norway. They submit themselves equally to pay obedience to the regulations and police orders which may be deemed necessary, for the sake of public security, to prescribe for establishments of this description.

§ 18.

This contract is not binding for the Norwegian Government, unless the Norwegian Storthing thereto gives its assent.

§ 19.

The present contract is drawn up in duplicate in the Norwegian and the English language.

Christiania, December 17, 1850.

(Signed) F. STANG. (Signed) GEO. P. BIDDER.

(B.)

FIRST REMONSTRANCE OF THE PREFERENCE SHAREHOLDERS.

(Se Pag. 83, sextende Driftsberetning).

(C.)

GENERAL BALANCE SHEET.

NORWEGIAN TRUNK RAILWAY, STATUS, 31st DECEMBER, 1869.

ASSETS.							LIABILITIES.				
Cash Account			Spd.	25 596	2	5½	Bond Account	Spd.	225 000	0	0
Marine and Post Department				1 797	1	0	Divers Home Creditors		64	3	22
Direction of the Upland Steamers				1 081	4	0½	Do. Foreign do.		1 163	0	5
Station Master, outstanding				4 260	4	22	Meyergaard Mortgage		11 500	0	0
Mjøsen Steamers and Agents, do.				1 016	1	13½	Sørengen do.		27 600	0	0
Divers Foreign Debtors				2 613	0	7	Mjøsen Steamers Profit and Loss Account		17 789	1	4
Gjøvik Odnæs Inventory				799	1	19	Meyergaard do.		3 781	4	9
Stock at Chief Office	Spd.	9 592	2 16				Interest due to Bondholders		277	2	12
Do. Coke and Coal		9 970	3 8				Trunk Line Sick Fund		755	2	12
Do. Lillestrøm Coals		2 869	2 12				Do. Support do.		2 195	3	12½
Do. Eidsvold do.		3 034	1 21				Pension Fund		12 234	1	3
Do. Materials, divers		91 942	1 18½				Dividends, Preference		7 256	0	21
				117 409	2	3½	Do., Non-Preference		4 249	2	17
Trunk and Kongsvinger Sick Fund				912	4	21	Rebuilding and Reserve Fund		17 582	2	15
Dwelling Houses, Profit and Loss Account				2 718	2	20½	Advance to Others		2	3	20
Divers Accounts				1 656	1	4½	Hamar Line		2 126	3	1
Lærums Estate				357	4	1½	Kongsvinger Line		1 667	4	14
Credit Bank				66 556	2	10	Øieren Steamer		132	4	10½
Swedish Railway Management				59	2	22					
Do. do. Traffic				1	3	7					
			Spd.	226 837	4	13½					
Compensation to Owner of the Timber Yards at Akers River		1 184	4 16½								
Building New Smithy at Workshop		1 489	4 3								
Rebuilding of Iron Bridge at L. Strømmen		2 439	3 19								
„ Bridges at Riis River		3 847	0 13½								
Relaying Line, Robsrud to Leersund		6 137	3 14								
Building New Stable at Christiania		1 094	3 3								
				16 193	4	21					
Carried forward			Spd.	243 031	4	10½		Spd.	335 380	1	10

Brought forward				Spd.	243 031	4	10½	Brought forward			Spd.	335 380	1	10
CAPITAL ACCOUNT.														
Improvements at Stations:														
Side Branch at Strømmen	Spd.	5 436	0	4										
Improvements at Eidsvold	—	8 609	2	2										
„ Christiania	—	4 470	4	20½										
Enlargement of Christiania Storehouses	—	4 898	0	13½										
					23 414	2	16							
Additional Traffic Means					19 326	4	14							
Improvements at the Strømmen Saw Mills:														
Building Whim at do. .	Spd.	3 351	2	23½										
Do. Side Branch at do.	—	3 049	4	8										
Improvements at do. . .	—	3 925	3	18										
					10 327	1	1½							
Lundberg Forest					1 614	1	18½							
Eidsvold Hotel and Station Building					11 022	2	4½	Balance of Profit and Loss Account			. . . .	125 031	0	11½
Meyer Dwelling-house					16 680	0	4½							
Clerks' Houses, &c.					7 519	3	17							
Mjøsen Steamers					50 000	0	0							
Ballast Side Branches					1 384	4	22							
Sørengen Property					36 707	3	6							
Rebuilding Flanebridge					3 744	4	12							
Gjøvik Establishment					5 452	1	8½							
Quay at Lillehammer					5 100	0	0							
Rebuilding Bridge at Dahl					4 056	2	23½							
Establishment at Odnæs					150	0	0							
Do. Bjorgevolden					500	0	0							
Øieren Steamer					6 000	0	0							
Compensation to Yard Proprietors					3 557	0	5							
Rebuilding bridge at Børke					10 820	4	2	217 379	2	11				
				Spd.	460 411	1	21½	E. and O. E.			Spd.	460 411	1	21½

(C.*)

REVENUE BALANCE SHEET.

NORWEGIAN TRUNK RAILWAY. RECEIPTS AND EXPENDITURE FOR THE YEAR 1869.

RECEIPTS.						
From Passenger Traffic . . . . . Spd.		49 267	4	0½		
„ 737 Carriages		541	2	2		
„ 2 881 Live Cattle		946	4	1		
„ Bagage		1 771	4	5		
„ Parcels		2 811	0	3		
„ Milk		5 104	1	0		
„ Goods		205 823	0	15½		
„ Post		1 228	3	12		
„ Telegrams		826	1	3		
„ House Rent		239	1	12		
„ Timber Yard Rent		4 791	2	20		
„ Warehouse do.		723	3	15		
„ Transit Rent on		215	1	12		
„ Quay Dues		647	0	1		
„ Registering Shares		33	3	12		
For Hire of Carriages by Kongsv. Line:						
Spd.	10 524	3	20			
Less Hire of Kongsv. Line . .	7 596	4	1			
		2 927	4	19		
For Hire of Locomotives by do. .	718	4	7			
Less hired of do.	124	2	20			
		594	1	11		
For Rent from Sörengen Property		705	0	17		
„ Insurance of Goods per Steamer		28	1	9		
„ Agio Account		123	1	7½		
„ Sundry Receipts		128	4	4		
					279 479	2 13½
Carried over				Spd.	279 479	2 13½

EXPENDITURE.							
Directors' Salaries . . . Spd.	1 981	3	8				
Less paid by Kongsv. Line . .	288	0	18				
				1 693	2	14	
General Office Expenses .	7 885	1	16				
Less paid by Kongsv. Line							
Spd. 2 191 1 16							
Do. Hamar Line . 300 0 0							
Do. Steamers . . 120 0 0							
	2 611	1	16				
				5 274	0	0	
Office Expenses—Library. . . .	1 460	3	13				
Less Kongsv. Line Contribution .	810	1	20				
				650	1	17	
Stations —							
Wages	20 217	1	8				
Horses, Keep, &c.	1 896	4	9				
Oil, Candles, and Firing . . .	1 162	4	20				
Office Expenses	1 098	1	1				
Gas at Christiania Station . . .	472	4	4				
Gas at Strömmen	137	2	16				
Insurances	2 164	0	18				
Maintenance of Inventory . . .	1 723	4	6½				
	28 873	3	10½				
Less Contribution by Kongsv. Line	5 995	1	4½				
				22 878	2	6	
Locomotive Department —							
Wages	24 259	4	6				
Office Expenses	137	1	15				
Gas and Firing	1 198	2	5½				
Consumption of Coal and Coke .	28 305	1	16				
Oil, Grease, Hemp, &c. . . .	4 835	0	2				
Materials consumed	7 419	2	0				
Maintenance of Inventory . . .	1 875	0	10				
Divers expenses	530	1	7				
	68 560	3	13½				
Contribution of Kongsv. Line . .	32 023	1	11				
				36 537	2	2½	
Carried over							67 033 3 15½

Brought forward	Spd.	279 479	2	13½	Brought forward		Spd.	67 033	3 15½
					Carriage Department —				
					Wages	7 899	2 1		
					Materials	20 237	2 8		
					Maintenance of Tarpaulins	741	0 3½		
						28 877	4 12½		
					Contribution of Kongsv. Line for maintenance of carriages	9 981	0 10½		
								18 896	4 2
					Engineer Department:				
					Wages . . . . . Spd.	841	4 0		
					Do. Plate Layers	13 151	1 17½		
					Ballasting, Clearing Snow, &c.	899	0 0		
					Labour for the Line in the Workshop	1 170	3 14		
					Materials for Maintenance of Line	17 500	2 2½		
					Wages for do. do.	1 898	1 16		
					Materials for Maintenance of Bridges	1 068	0 20		
					Maintenance of Inventory	732	2 18		
								37 262	1 16
					Maintenance of Buildings:				
					Christiania Station	3 418	4 5½		
					Workshop Buildings	1 664	4 18		
					Lille Strömmen (half part)	495	3 2		
					Eidsvold Station	1 189	0 19		
					The between Stations	2 260	0 13		
								9 028	3 9½
					Maintenance of Station Grounds:				
					Christiania	1 058	4 19½		
					Lille Strömmen (half part)	163	0 3		
					Other Stations	1 444	4 6½		
								2 666	4 5
					Maintenance of Telegraph:	1 441	4 5		
					Contribution of Kongsv. Line	930	1 2		
								511	3 3
Carried over	Spd.	279 479	2	13½	Carried over		Spd.	135 400	0 3

Brought forward	Spd.	279 479	2	13½	Brought forward		Spd.	135 400	0 3
					For Uniforms			2 098	1 2
					Expense paying dividend in London			492	4 16
					Saw Mills, Lille Strömmen:				
					Loss on Driving Timber to do.	653	4 6		
					Less Revenue from Side Branch	439	3 14		
								214	0 16
					Compensations			76	4 3
					Interests			14 526	0 10
					Railway Official's Per Centage			326	1 0
					Contribution to Pension and Support Fund . .			536	1 8
					Divers Expenses			777	3 16
					Balance, being Surplus			125 031	0 11½
		279 479	2	13½				279 479	2 13½
					Rental 1 200 £ paid to Government	5 400	0 0		
Balance, being Surplus Receipts on Expenditure		125 031	0	11½	Dividend to Preference Shareholders at 5 pCt. .	50 625	0 0		
Reserve Fund from last year		17 582	2	15	Do. to Non do. do.	40 500	0 0		
								96 525	0 0
					Surplus after paying 5 and 4 per cent. dividends			46 088	3 2½
	Spd.	142 613	3	2½			Spd.	142 613	3 2½

FURTHER PROTESTS AND REPLIES.

(D.)

First Protest.

From the tenor of the correspondence that has taken place with the British Shareholders, as well as of my personal interview with them during my sojourn in England, I am driven to the conviction that there is a wide-spread opinion among them that the Norwegian Directors do not intend to pay a larger dividend than 5 and 4 per cent.; but to apply the surplus to improvements, extensions, and to reduction of the rates, so that it should not reach farther than to pay that rate of dividend.

I must likewise not disguise the fact, that I have occasionally been forced into the same opinion.

The § 15 of the Contract pointedly expresses on the very shares, „That the surplus, after paying the rent of 1 200 £ to the Government, is to be equally divided between both kinds of shares."

It follows, therefore, according to the letter as well as the spirit of the Contract, that the Shareholders have an equitable claim to a larger dividend than has hitherto been conceded.

Taking a retrospective view of the last consecutive ten years, it will be found that I have liberally consented to appropriations from the surplus for extensions, improvements, and necessary rolling stock, amounting on the whole to 136 000 Spd., which includes 23 000 Spd. for relaying the line, besides the 15 000 Spd. for regulating the Øieren Lake, and 9 000 Spd. as foundation for a Pension Fund; so that no one can say that the demand now for an additional half per cent., respectively to the Preference, as Non-Preference Shareholders, is excessive or unjust.

My countrymen do not consider that the work for which the appropriations have been made were uncalled for; neither do they reproach the Directors on account of their administration; but, on the contrary, acknowledge that few railways have been better or more economically directed; but they complain of the arbitrary manner in which they have appropriated the surplus revenue, namely: they have not been guided by the usual principle followed in similar enterprises.

Where there is not adequate capital for the necessary buildings, rolling stock, machinery, &c., the want must be relieved by loan, the interest of which, with a certain annual reduction, alone is carried to current expenditure.

The system pursued is a contravention of the Contract, and what I demand for the Shareholders is by far not as much as what they have an equitable right to claim.

There appears, according to the accounts just closed, after appropriating the dividends of 5 and 4 per cent. to the respective Shareholders, a surplus of about 46 000 Spd.

My proposal therefore is, that of this sum 11 120 Spd., or an additional ½ per cent., should be divided respectively, which will still enable the Directors to write off about 20 000 Spd., and leave about 12 000 Spd. to be carried to Reserve Fund.

When I thus consent that only 11 120 Spd. of the surplus shall be appropriated to the Shareholders, there will still remain 32 880 Spd. at the disposition of the Directors, which I presume is fully adequate to meet the current requirements, besides which there is still 8 000 Spd. to be made available of the sum authorized to be raised by the Storthing.

21 February 1870.

(E.)

Reply to Mr. Crowe's Protest No. 1.

(TRANSLATION.)

1870: 23rd February, held Board Meeting.

1°. With regard to Consul-General Crowes proposition as to the closing of the accounts for 1869, the undersigned Norwegian Directors must remark that we agree with his proposal as to the application of 20 820 Spd. 97½ ß of the surplus of 45 881 Spd. 14½ ß, which is left after a dividend of 5 % to the Preference and 4 % to the Non-Preference Shareholders and rent of land is deducted.

We had intended also that the purchase sum for ground for the extension of the workshops, 1 489 Spd. 99 ß should be paid out of the overplus, and it was under this impression that the Government's approbation to do so was not applied for; but as this may be considered a reasonable charge on capital, we waive our intention on this point, presuming that the Government have no objection to the posting of the sum in the manner described.

We had likewise wished to write off 2 363 Spd. 5 ß, being rest of sum granted by the Company for the founding

of the Pension Fund. Mr. Crowe having, however, in acceding to the allowance, distinctly reserved that the sum should be spread over a term of years, we cannot consequently object to the amount mentioned being diminished for 1869 by 1 000 Spd.

On the other hand, we cannot agree with him in proposing to apply 10 143 Spd. 90 ß or ½ % in increased dividend to the Shareholders, as this could not be effected without diminishing the Reserve Fund from 1868 by a sum of 2 665 Spd. 11 ß.

The reason so large a sum of the surplus profits, 17 582 Spd. 63 ß being thus placed to a Reserve Fund, was mainly owing to the fact of seven of the Railway Company's locomotives being then 16 to 17 years old, and that, consequently, it would be considered necessary soon to procure two new engines, for the payment of which no other provision was made than the sum mentioned. These two engines are now ordered, and will cost say, 22 000 Spd., which must be disbursed when they are delivered in May next. We are still of the opinion that, first of all, the amount of the Reserve Fund on hand must be taken as part payment for the engines, and had wished that the remainder, say, 4 400 Spd., should have been added to the Reserve Fund for 1869. If this is not done, the amount must be taken from the receipts of the year, which, with Mr. Crowe, we presume could be done without diminishing the Non-Preference dividend.

Neither can we agree to apply the remainder 7 477 Spd. 94 ß, in payment of additional dividend, as he proposes, considering it absolutely necessary to write off more on Capital Accounts than the items mentioned.

Amongst the Railway Company's liabilities, there is an obligation debt of 225 000 Spd.; and to follow the right principle of account keeping, it must be duly ascertained that the accounts entered as credit balances actually represent value for the sums noted, and having this in view, it must be admitted that several of the sums entered up require to be reduced.

First, and principally, can this principle be applied as regards the sums under No. 18 charged to Capital Account in 1868 for 3 557 Spd. 5 ß for compensation to the timber yard owners, as this amount is entirely an unproductive outlay for the Railway, and ought not rightly to be taken credit for as an asset.

Further, we are of opinion that something ought to be written off the amount standing for the Oier steamboat, which steamer in 1865 cost 6 530 Spd. 83 ß, and now stands for 6 000 Spd., as undoubtedly the depreciation in selling value has been in excess of the sums from time to time deducted from capital charge, and in addition no profit has been realised in the working. We consider, therefore, that a further sum of 1 000 Spd. should be written off the amount standing for this steamer.

We presume, likewise, that the amount standing in the accounts for Eidsvold Hotel and Station Building — 11 022 Spd. 52½ ß — the building being insured for 9 470 Spd., should be reduced to the latter sum by writing off the difference, 1 552 Spd. 52½ ß,

The amounts for the establishment at Lillehammer and Gjövig, which consist principally of jetties and warehouses of timber, the first of which has been erected say 8 years, and the latter about 6 years, ought in like manner to be reduced respectively by 668 Spd. 36½ ß and 700 Spd.

Consequently, we are of opinion that —

1. The surplus in hand			45 881 Spd. 14½ ß
After deducting the sum as to which all the Directors are agreed			20 820 — 97½ -
			25 060 Spd. 37 ß.
Should be applied in reducing the following capital accounts:			
Eidsvold Hotel and Station Building . . .	1 552 Spd. 52½ ß.		
Establishment at Gjövig .	668 — 36½ -		
Establishment at Lillehammer	700 — 0 -		
Øier Steamer	1 000 — 0 -		
Compensation to Timber Yard Owners . .	3 557 — 5 -		
	7 477 Spd. 94 ß.		
2. And that the Reserve Fund from the previous year be left undiminished with .	17 582 — 63 -		
			25 060 Spd. 37 ß.

(F.)

Second Protest.

In reply to Directors' minutes, Mr. C. observed that he cannot acknowledge the correctness of what the Norwegian Directors have stated. He must at once especially protest against the outsided valuation of the assets, particularly with respect to the Sörengen property, and the Miösen Steamers, without referring to the Meyer Gaarden.

23 Feb. 1870.

One ought, in order to arrive at a correct notion of the true status of the Railway, have the accounts carefully examined with reference to the assets as liabilities; as it strikes him at once that the 17 789 Spd. 28 ß due to the steamers is incorrectly posted, and should be withdrawn, as well as the 3 800 Spd. for the Meyer Gaard.

(G.)

Norwegian Directors' Minute after No. 2.

TRANSLATION

Of Board Minutes of 23rd February, 1870.

Regarding what Mr. Crowe has remarked, the Norwegian Directors desire to notice that the amount entered to the credit of Miøsen Steamers Profit and Loss Account of 17 719 Spd. 88 ß should not in their opinion be reduced for the present, inasmuch as the steamers are not insured, and because an amount of capital ought to be held in reserve to cover the risk run; and on the other hand, for the probable liability the Company have undertaken in insuring goods conveyed, a sum should likewise be provided to cover any demands which may come in under this head, and which reserve cannot be entered under assets.

It may be remarked, that the amount for which the Miösen steamers now stand in the books is no doubt somewhat too high.

Finally, the Norwegian Directors must state that in addition to the sums already proposed to be written off certain accounts, there are other capital accounts which should also be diminished.

A case in point is the amount charged under No. 4 10 327 Spd. 25½ ß of which a considerable part is for improving and altering the siding to the Strömmen Saw Mills, which project has never brought in any profit to the Railway.

Decided to refer the question in dispute to the Government for decision.

(H.)

Third Protest.

In consequence of the discussion that took place at the meeting last Wednesday, and minutes made at the time by the Norwegian Directors, I feel called upon on behalf of the Shareholders to reiterate my formal protest against the resolution the Directors have arrived at.

It follows, that I was only willing to meet the Norwegian Directors with respect to the appropriation of 20 820 Spd., in the event of my proposition being accepted; but as this has been rejected, I must, in the interest of the Shareholders, withdraw that concession, and instead, guided by the impression of the foreign Shareholders, and the importance they attach to the provisions of the contract, especially to its § 15, again register my formal protest, and reserve on their behalf the right to appeal to the tribunals of the country.

The minutes entered in the Protocol are, in my opinion, incorrect; and in support of this, I will at present simply limit myself to the following observations.

The sum posted as the value of the Miösen Steamers will, I am sure, if referred to men conversant with the subject, be considered far too low; the „Oscar," which three years ago cost 36 000 Spd.; the „Dronningen," not long ago received extensive repairs, and will do good service for the next ten years; to these must be added the „Jernbarden," and the nineteen large towing barges. When, therefore it is intended to retain the sum of 17 789 Spd. 28 ß standing to their credit as insurance against risk on an inland lake, where steamers have now plied for upwards of twenty years without any accident, I fear that the Shareholders will consider the proceeding simply as a pretext for

withholding the sum in question, and I feel equally justified in protesting against it, especially as by availing oneself of an Insurance Company, every risk may be guarded against, and the premium alone carried to the expenditure.

The intention has likewise been expressed of retaining a certain sum to cover any eventuel responsibility that may arise from the conveyance of goods on the lake. I must, therefore, also demand that such a responsibility should be transferred to the Insurance Offices. Could I have supposed that such an exigency would have been urged, my remonstrance against the whole arrangement would have been made before.

The Sørengen property, containing an area of about 450,000 square ells of valuable land, is posted among the assets at a value of Spd. 36 707, or not 17 skillings per square ell! which is less than half its intrinsic value! But I refrain from further observation on this point, as I shall be prepared fully to prove the value at which this property ought to be rated.

28 February 1870.

(J.)

Norwegian Directors' Minute in reply to No. 3.

TRANSLATION.

Extract of Board Minutes, 28 February, 1870.

3. The Norwegian Directors, in consequence of what has passed, decided to write to the Department for the Interior as follows:

In sending Mr. Crowe's additional minute in the Protocol of to-day, we must refer to what we previously have expressed in the matter, and add the following:

That as Mr. C. has now protested also against charging the Spd. 20 820 97½ sk. to revenue, as to the application of which we were in the previous meeting on both sides agreed, the Norwegian Directors must explain, that of this amount a sum of Spd. 1 184 112½ sk. is for compensation to the owners of the timber yards on the east side of the Akers River for the damage they have suffered by the line of railway having inconvenienced the approach to their yards.

This amount, consequently, cannot be charged to Capital.

The rebuilding of the iron bridge at Lillestrøm, on which has been expended Spd. 2 439 91 sk., has been found necessary, in consequence of the northern pillar or abutment having shown signs of giving way, and at same time the cross timbers, which were of wood, have been changed for crossbearings of iron.

The brigdes over Riis River were formerly of timber, and required rebuilding. They have been reconstructed of stone, which was considered to be the most advantageous, at a cost of Spd. 3 847 13½ sk. during the traffic year.

The relaying of part of the line between Robsrud and Leersund was deemed necessary for the due and safe working of the traffic.

A sum of Spd. 6 137 86 sk. has been expended during the year.

The new stable, which has cost Spd. 1 094 75 sk., is to replace an old and inconvenient one, summer stable (so called), of wood.

The charges for these works we decided to carry to Expenditure, without referring the question to the Department, as the Norwegian Directors could not take upon themselves consistently to recommend the sums being charged to Capital.

The same applies to the Spd. 2 718 68½ sk., being the excess of expenditure over receipts for the servants' dwelling houses. The extraordinary outlay has been in improving the dwellings, the houses being built in an unsatisfactory manner from the first. There has likewise been charged to the same account, purchase sum for a house in Lillehammer, and the cost of converting a stable into a residence for the Station Master at Gjøvig.

Several of the dwelling-houses, which before were let, have in 1869 been delivered over to the permanent way workmen rent free, the allowance being calculated as part of the men's wages.

In consequence of this change, it is considered advisable to write off a sum of Spd. 1 885 6 sk. of the amount standing in the assets as Capital.

The buildings at Odnæs have been sold for Spd. 350, and it naturally follows that the difference between Spd. 350 and Spd. 500, for which amount they previously stood for, must be written off.

That a sum (yearly) be granted to the Fund for the founding of the Pension or Superannuation Fund is reasonable, and on the Institution being started was agreed to.

The undersigned Norwegian Directors would have wished

to have given a more detailed explanation as to the question in dispute, but must, by doing so, have delayed the matter being brought forward for settlement. We consider it advisable already to-day to send Mr. Crowe's Minute, and must consequently confine ourselves to what is above stated, hoping that the explanations given, in addition to what we previously have remarked, will be deemed sufficient for the information of the Department.

(K.)

REFERENCE TO THE GOVERNMENT.

TRANSLATION.

Christiania, 23rd February, 1870.

From the Board of Directors of the Norwegian Trunk Railway.

To the Department for the Interior.

The Directors beg herewith to send extracts from the Minute Book of 21st and 23rd inst.

It will be noticed that the undersigned Directors appointed by the Norwegian Government and the undersigned Representatives of the Preference Shareholders cannot agree as to the application of the balance or profit of the Railway Company's working for 1869.

The Board is therefore under the necessity, in accordance with § 9 in the Contract of 17th December, 1850, for the construction of the Railway, of referring the question to the Norwegian Government for decision, and enclosed have the honor of sending a copy of a Preliminary Balance Sheet of Accounts for 1869, accompanied with detailed proposals from both parties as to applying the amount of nett revenue.

As the dividend has usually been paid to the Shareholders in the end of February, and we do not consider it convenient to advertise a preliminary payment of the dividend as to which we are all agreed, and it may cause dissatisfaction amongst the Shareholders if a delay much over the usual time elapses before the dividend is declared, the Directors must beg the Department will communicate the Government's decision in the matter as early as possible.

(Signed) T. H.. ASCHEHOUG. J. R. CROWE. HALVOR SCHOU.
R. KIERULF. J. ENGELSTAD.

(L.)

DECISION OF THE GOVERNMENT.

(TRANSLATION).

From the Royal Norwegian Government;
Department for the Interior.

By Royal Resolution of 14th instant, in consequence of a discussion having arisen as to the amount of dividend which, in accordance with § 15 in Contract of 17th December, 1850, should be paid for the year 1869, it is graciously decided in reference to § 9 of the same Contract, that the dividend to be divided be 5 pCt. to the owners of Preference Shares, and 4 pCt. to owners of the other Shares.

Which resolution is hereby communicated in connection with the Directors' letter of 23rd ult., and herewith is enclosed a copy of an extract of the Department's submissive proposition in the matter.

Christiania, 18th March, 1870.

BRETTEVILLE.

J. G. Schjoldborg.

To the Direction of the
Norwegian Trunk Railway.

Copy of an Extract

From the Most Submissive Representation of the Department for the Interior, forming the basis for the Royal Resolution of 14th March, 1870.

This Department will make the following remarks with regard to the question:

Consul-General Crowe claims the right of the Shareholders, given by the § 15 of the Contract of the 17th December, 1850, to receive on the present occasion a higher interest than that formerly granted, according to the amount of the surplus, which right should, in his opinion, even exceed the proposed addition of ½ per cent, though he has not stated how much he considers the Shareholders entitled to claim; but refers in general to the aforesaid § of the Contract, and endeavours to show that it allows the distribution of as large a dividend as that proposed by him.

The 15th § of the contract treats of the division of the clear profits of the Railway, and it is thus necessary first to examine how much they are in reality, according to the accounts produced for the year 1869.

The Department must first remark with regard to the settlement of the Trunk Railway's accounts, that, by the Royal Resolution of 24th December, 1862; by which the Directors of the Railway were empowered to take up a loan to the extent of 225 000 Spd., in order to cover the debts posted to the Capital Account of the Railway; it was decided in connection with this, that „for the future no undertaking or extension of any former undertaking should be executed, by which the Capital Account of the Railway should be burdened, without the Most Gracious Assent being previously given thereto regarding the execution of the undertaking, and the posting of the expenses to the Capital Account". This resolution the Directors of the Railway, consequently the representative of the Preference Shareholders, altogether accepted, and made use of for the issue of bonds for the aforesaid amount of 225 000 Spd.; and an immediate and clear consequence of this is, that every expense of whatever kind, for which the Most Gracious Consent has not been previously acquired to be carried to the Capital Account, must be carried to expenses, and be withheld from the income of the Railway, and not be posted amongst the assets under or together with the Capital Accounts.

Such being the case, the following amounts entered in the preliminary accounts produced amongst the assets, they having been already paid in 1869, cannot be entered to the Capital Account, but to Expenditure Account; and consequently with all right among the expenses of the year:

Compensation to the Owners of Timber Yards on the eastern side of the River Aker	Spd.	1 184.	112½
Erection of a New Smithy at the Workshop (the ground for the same) . .	—	1 489	99
Rebuilding of the Iron Bridge at Lillestrøm	—	2 439	91
Carried over	Spd.	5 114	62½
Brought forward	Spd.	5 114	62½
Rebuilding of the Bridge across the River Riis	—	3 847	13½
Relaying of the Line, Robsrud—Leersund	—	6 137	86
Erection of a New Stable in Christiania	—	1 094	75
Together	Spd.	16 193	117

As the Directors did not solicit Your Majesty's Most Gracious Consent to put these items to the Capital Account before determining upon or approving of these expenses, they must, as a matter of course, have considered that they were to be withheld from the Income. The members of the Direction appointed by Your Majesty also show in the above-mentioned Minutes of 28th February, that there has not been any question raised in the Direction as to these expenses being put to the Capital Account; and they likewise sufficiently explain that the aforesaid expenses, with the exception of the two first, are purely expenses of maintenance. The Department will only add to this, that expenses exactly corresponding to this have always before been carried to expenses by the Railway, and consequently been paid by the income. Thus, in 1867 and 1868 the rebuilding of several bridges across the River Riis, and the rebuilding of a bridge at Eidsvold. In 1867, the relaying of a line between Strømmen and Robsrud. In 1866, the relaying of a line between Strømmen and Lillestrøm, and several similar. Thus there cannot, with regard to these items, to the amount of Spd. 13 519 25½, be any vestige of doubt but that they must be put to expenses.

With regard to the first item, Compensation to the Owners of Timber Yards on the eastern side of the River Aker, Spd. 1 184 112½, the Department considers, that from the information given by the Norwegian Members of the Direction, there cannot either be a question as to whether it should be put to the Capital Account, even if any request to have it done had been put forward in proper time.

Lastly, with regard to the second item, Ground for a New Smithy, Spd. 1 489 99, the Norwegian Members of the Direction have stated that they have likewise considered that it should be carried to Expenses in consequence of no permission having been requested to carry it to Capital Account; but it appears that, on a proposal for a settlement, they have now given up this opinion, in case the consent to carrying this to the Capital Account may now be obtained. Being in want of further information respecting the nature of this expense, and the reasons for considering that it should be carried to the Capital Account, the Department will for the present let this item stand over unsettled, and wait for further proposals from the Directors on the subject.

In addition to the expenses of the year, which are stated to be	Spd.	154 448	50
Carried over	Spd.	154 448	50

Brought forward	Spd. 154 448	50	
There must thus unconditionally be added the following sums paid in 1869:			
Compensation to the Owners of Timber Yards on the eastern side of the River Aker	—	1 184	112½
Re-building of the Iron Bridge at Littlestrøm	—	2 439	91
Re-building of the Bridge across the River Riis	—	3 847	13½
Re-laying of the Line, Robsrud — Leersund	—	6 137	86
Erection of a new Stable in Christiania	—	1 094	75
It has been observed by the Norwegian Directors that a proper amount of the year's income should be applied in reduction of the contribution by the Railway to the Pension Fund, in accordance with the express agreement made at the time this fund was established, and therefore the amount . . . . . must be put in the class with the usual expenses.	—	1 363	5
It is a matter of course that the under-balance of the Functionaries' Houses Profit and Loss Account, must be covered by the income of the Railway. Such an under-balance can never be considered as an asset. The Norwegian Members of the Direction have given sufficient information respecting this „under-balance", and fully accounted for it in the Minutes of 28th February. A similar „under-balance" for the traffic of the steamer on the Oier was covered in 1868. It is, moreover, also the case here that no question has been made as to petitioning to have this put to the Capital Account. This „under-balance" the Department must thus, with the Norwegian Directors, consider necessary to be carried to the Expenses. It amounts to	—	2 718	68½
The above-mentioned Minutes will show that there are 2 new locomotives ordered, which are to be paid for in the Spring. It is quite clear that the expense of these is to be paid out of the Income; and it was			
Carried over	Spd. 173 234	21½	

Brought forward	Spd. 173 234	21½
for this purpose, as shown, that an amount of Spd. 17 582 63 was set aside for the Reserve Fund, in the end of 1868. The Railway, which was originally furnished with 10 locomotives in all, has up to this time bought only 2 new locomotives, namely, in the seventh traffic year. The expense of these was paid out of the Income and was not put to the Capital Account, as it was acknowledged that the Railway, on procuring them, only kept up the full value of its locomotive stock. When now, after the expiration of eight years more, 2 new locomotives are required, the expenses ought, for the same reason, to be withheld from the income as it was formerly decided should be the case, inasmuch as the 2 locomotives now ordered will only make up the usual maintenance of stock. Thus, after the expiration of fifteen years, the 10 locomotives will have been supplied with 4 new ones, which gives an average of 37 years' duration for each locomotive; while, so far as is known in general, even with the best care, no more than 25 years' duration is calculated on. For covering the amount of the cost of the locomotives ordered, about Spd. 22 000, the Norwegian Directors have proposed that the Spd. 17 582 63, put aside for the Reserved Fund in 1868, shall be kept unaltered. They state that they with the remainder, about Spd. 4 400, should now be also put aside, but considered it practicable, without diminution of the usual dividend for the present traffic year, to raise the amount out of its income. The Department, however, not only considers it quite correct, but also that it is most reasonable that the whole amount, as it can be paid without reducing the usual dividend, should be put aside immediately. There is thus to be brought into the expenses the still deficient portion of		
Carried over	Spd. 173 234	21½

Brought forward	Spd. 173 234	21½	
the purchasemoney	— 4 417	57	

According to what has been before stated, in consequence of Consul-General Crowe's allusion to the customary mode in England of raising capital for railway companies, for erection of buildings, purchase of rolling stock and machinery, &c., the Department will observe that it is supposed to be just the adoption of this principle which has contributed in a great degree to ruin the dividends of the English railways, inasmuch as their Capital Account has been driven up to an unreasonable height, which not even the enormous traffic and high rates have been able to pay the interest on. The impropriety of this principle is also now acknowledged, and there have been for a long time Railways in Great Britain that have followed the opposite principle of paying all out of the income.

The clear profit comes, as a matter of course, after having put aside the necessary instalments on the debt of the Railway. The Railway has rather large Capital Accounts, from which there has hitherto been written off comparatively little, notwithstanding the value of several of these accounts is diminished. It is considered a necessity, that a portion of the income this time should be applied to the reduction of these accounts, according to the information given by the Norwegian Directors respecting the diminution in value of several of them.

It must here be noticed that, according to the 16th § of the Contract, the Government will, in 1954, that is to say, in eighty-four years, have the right to obtain the Preference Shares portion of the Railway by buying them up at par, so that the Railway then must be free from debt; and all the Capital Accounts, provided they do not comprise properties which must be considered as independent, consequently be previously paid by the income. The

Carried over	Spd. 177 651	78½

Brought forward	Spd. 177 651	78½

loan of Spd. 225 000 which was allowed to be taken up to cover the present Capital Account and for the Traffic Fund, is to be paid within the expiration of fifty years, of which there are now forty-four remaining; and when this debt is paid, the corresponding Capital Accounts must also of course go out of the account: in other words, the payment must be withheld from the income, not covered by a new loan.

Amongst the amounts which are proposed by the Norwegian Directors to be written off from the Capital Accounts out of the income of the past traffic year, is the Compensation to the Owners of Timber Yards on the western side of the River Akers, Spd. 3 557 5. As this expense was, however, a short time since allowed by a Royal Resolution to be carried to the Capital Account, it appears to the Department doubtful whether the writing off ought at present to be enforced against the protest of the Preference Shareholders, notwithstanding the inward reasons in favour of it.

According to the information given by the Norwegian Directors, the Department must, on the other hand, agree with them that this time, as formerly on a similar occasion, the following writings-off, which are shown to be diminution in value, must be carried to expenses, viz.:

Functionaries' Dwellings	Spd. 1 885	6	
Plant at Odnæs (Warehouse)	— 150	0	
Plant at Lillehammer (Warehouse and Quay)	— 700	0	
Plant at Gjøvik (do.)	— 668	36½	
The Steamer on the Øier	— 1 000	0	
The Eidsvolds Station Building . .	— 1 552	52½	
Together		— 5 955	95
Carried over		Spd. 183 607	53½

Brought forward	Spd. 183 607	53½
With regard to the opinion expressed by Consul-General Crowe, that some other accounts have a greater value than the sums at which they were entered, the Department must refer to what has been stated respecting them by the Norwegian Directors. With regard to a particular account remarked upon by Consul-General Crowe — Sørengen — the Department will further show that, although its value in the Railway Ledger is stated to be only Spd. 36 707 78, yet this sum has arisen by paying off from the account a sum produced by the sale of the valuable piece of land and the quays at Bjorviken given by the State to the Railway. These pieces of land and quays were, together with a part of Meyer's properties (Meyergaarden), sold in 1861 to the City of Christiania, for Spd. 30 000, Spd. 20 000 of which is written off the purchase sum of the new property, Sørengen, bought to provide for the accommodation which the Railway hitherto had, by the use of the quays in Bjorviken, and the remaining Spd. 10 000 is written off the Meyer property. Sørengen, then, costs really Spd. 56 707 78; and if it was not worth this amount, by now putting it down amongst its assets at Spd. 36 707 78, the Railway would have		
Carried over	Spd. 183 607	53½

Brought forward		Spd. 183 607	53½
reduced its original capital, which of course it is not entitled to do.			
According to what has been above stated, the Department must consider that the expenses of the Railway in the year 1869 ought to be entered together		— 183 607	53½
The year's income is stated to be .		— 279 479	61½
So that the clear profit is		Spd. 95 872	8
As the interest of the State for ground is to be paid for before any profits are divided, and that amounts to	Spd. 5 420 0		
The 5 per cent. to the Preference Shares amounts to . .	— 50 812 60		
And 4 per cent. to the Non-Preference Shares to . . .	— 40 500 0		
Together		— 96 732	60
It will be seen that there is really a deficiency of		Spd. 860	52

Which little difference the Department does not hesitate to allow to be carried over to the coming year's account by, for instance, putting aside so mnch less an amount for the purchase-money of the two new locomotives.

According to what has been thus explained, a correctly made-up account will show that, out of the clear profits of the Railway, after paying, in accordance with the 15th § of the Contract, the interest on the ground, 5 per cent. to the Preference Shares, and 4 per cent. to the Non-Preference Shares, there will not be any over, and consequently a payment of a larger dividend for 1869 cannot be granted.

(Signed). In fidem,

J. E. NIELSEN.

(M.)

OPINION OF MR. SCHWEIGAARD.

TRANSLATION.

The fifteenth paragraph of the Contract between the Norwegian Government and Messrs. Ricardo, Peto, and Brassey, of the 17th December, 1850, states:

„The net revenue of the Railway, deducting the interest of the land, according to § 3 (£ 1 200) is to be distributed: first, as a dividend on the Preference Shares, to the limit of 5 per cent.; what is left is to be paid out as a dividend on the Non-Preference Shares, to the limit of 4 per cent. The surplus is to be equally divided between both kinds of shares".

You have, with reference to this Contract, submitted to me the following questions, viz.: —

1. What is meant by the expression, „Net Revenue"?
2. Is this provision absolutely binding on the Railway Directors?
3. In that case, can a single shareholder claim his quota of the yearly surplus, (profit) if it is retained or appropriated for other purposes by the Railway Directors?

To these questions I have the honour to reply:

1. By the Net Revenue one must have recourse to what is understood by that term by Railways and other industrial companies. This generally recognized understanding agrees with what the words plainly express, — that the Net Revenue is what remains over from the receipts after the annual expense of the traffic and maintenance of the line has been deducted.

   To the annual expenditure must be reckoned, not only what has been required to cover the working charges, but an additional sum for maintenance of the line and stock; so that they are in the same condition at the end of the year as they were at the commencement of it.

   For repairs and renewals which take place at greater intervals, one can put aside an appropriate sum annually as a Reserve, as one cannot, during the progress of the working of the line, apportion the extent of the renewals so that the same amount falls on each year. On the other hand, the Railway's yearly expenditure cannot be burthened with what may be invested for stock for the future, for the purchase of land, or carrying out projects with a view either to the increase of receipts or diminishing of expenditure, by which the capital of the Railway is enlarged. Working capital and new projects, distinct from the Shareholders' capital, must be raised by loan, the interest of which has to be carried to the next year's expenditure, together with such cost of maintenance as arises therefrom.

   The general meaning here given, with respect to the Share Company's clear surplus, is fully confirmed by the repeated opinions expressed by the Norwegian Directors.

   There can, without doubt, occasionally arise questions as to the appropriation of charges, whether they should be carried to Traffic Account and Maintenance, or to Capital Account; but this can only refer to sums of small import. To limit the objects for which the original Share Capital of the Norwegian Trunk Line is to be employed is not difficult, as it is clearly defined by the Contract entered into for the construction of the line, and subsequent negociations carried on with the Contractors.

2. The Norwegian Trunk Railway Directors have larger powers than is generally conferred on similar Companies, inasmuch as it is not obligatory on them to call General Meetings of Shareholders; it does not, however, concede to them the right to pass resolutions at variance with the fundamental principles upon which the Company is based. The Contract of the 17th December, 1850, which is the Company's sole fundamental law, only confers on them a power limited by the provisions contained in that Contract.

   The Directors consequently are absolutely bound by those provisions to divide the Net Revenue.

   It must be observed that the King of Norway and and Sweden, according to the 9th section of the Contract, has the casting vote in case of dissent between the Directors; but this confers no greater power than the Directors themselves possess.

3. If the Railway Directors are not willing to divide among the Shareholders the clear surplus, any individual Shareholder holding a yearly coupon can substantiate his claim by an appeal to the Norwegian Tribunals. The Contract of the 17th December, 1850, gives, namely, the Contractors, in the character of Shareholders, a right, which, by transfer of shares, they confer on every individual Shareholder.

   If any body of Shareholders will jointly make their demand valid, it must, according to the law of Norway, be, by transferring their right to the year's dividend to one Shareholder, by handing over the coupons to him, who then, in his own name, can prosecute for the joint claim.

Christiania, 17th March, 1870.

(Signed). C. H. SCHWEIGAARD.

To Consul-General Crowe, C. B.
&c., &c., &c.

Anm. Nogle i dette Bilag forekommende øiensynlige Trykfeil ere i nærværende Aftryk rettede.

Skrivelse af 13de Marts 1871 fra de norske Medlemmer af Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre.

Det Kongelige Departement har i Skrivelse af 16de September f. A. oversendt en Forestilling af 14de Juli f. A., undertegnet af Mr. Thomas Brassey, Formand i den britiske Afdeling af Directionen for den norske Hoved-Jernbane, ledsaget af et trykt Document, betitlet: „Norwegian Trunk Railway. Case of the Preference Shareholders, London Juli 1870", og forlangt Directionens Betænkning derom. Directionens norske Medlemmer skulle i den Anledinng tillade sig at yttre Følgende:

Hvad der i dette Skrift er gjort til Gjenstand for Anke, er, at Hs. Majestæt Kongen ved Resolution af 14de Marts f. A. overeensstemmende med undertegnede norske Directeurers Votum naadigst har bestemt, at Udbyttet for Aaret 1869 skulde bestemmes til 5 pCt. for de prioriterede og 4 pCt. for de uprioriterede Actier. Det paastaaes, at der herved er skeet Brud paa den Bestemmelse i Contracten af 17de December 1850, at det rene Udbytte efter Grundens Forrentning skal uddeles til Actionairerne.

Vi skulle her foreløbigen gjøre opmærksom paa, at Spørgsmaalet ikke udelukkende vedkommer de engelske Actionairer, eller engang Eierne af prioriterede Actier, men at det angaaer samtlige Actieeiere, uprioriterede saavelsom prioriterede.

Hvis der rettelig var mere at fordele, end hvad der udfordredes til at give den sidstnævnte Classe 5 pCt. og den førstnævnte 4 pCt., skulde Overskuddet have været deelt lige mellem begge Classer af Actieeiere. Og af samtlige Actier tilhørte allerede ved Udgangen af 1869 den allerstørste Deel, nemlig omtrent $\frac{29}{45}$, deels den norske Stat, deels Norske Communer eller Undersaatter. Hermed er det selvfølgeligt ikke Meningen at bestride, at de engelske Eiere af prioriterede Actier have fuld Adgang til at paatale sine Rettigheder, hvis disse virkelig maatte være krænkede. Det er kun vor Hensigt at paapege, at der ikke er nogen Strid mellem udelukkende engelske Interesser paa den ene Side med udelukkende norske Interesser paa den anden, men at en Uddeling af større Dividende for den væsentligste Deel vilde komme Nordmænd og den norske Stat tilgode.

Det oversendte Skrift begynder med en historisk Fremstilling af den norske Hoved-Jernbanes Tilblivelse, en Udsigt over Hovedbestemmelserne i Contracten af 17de December 1850 og en Forklaring om, hvorledes Jernbanens Capitalcontoer ere opkomne. Der er heri Adskilligt, som tiltrænger deels Rettelser, deels Tillæg. Vi skulle derfor give en kort Oversigt over Sagens Sammenhæng.

Ved Kongelig Resolution af 16de Juli 1845 nedsattes der en Commission, hvem det paalagdes at afgive Betænkning om Tilveiebringelsen af en Jernbane mellem Christiania og Mjøsen. Kort Tid efter indløb der gjennem den britiske Generalconsul her en Forespørgsel om, hvorvidt der var Adgang for et britisk Actieselskab til at faa Convention paa Anlægget af en saadan Bane. Efter Opfordring fra Generalconsulen ankom Hr. Robert Stephenson hid i September 1846, ledsaget af Hr. Bidder, og efterat have befaret Terrainet og gjort sig bekjendt med de Oplysninger, der vare indsamlede af den Kongelige Commission, vedtog Hr. Stephenson ved Hjælp af en engelsk Ingenieur, som hidsendtes, i Fællesskab med Commissionen at anstille de fornødne Undersøgelser, saaledes at de dermed forbundne Udgifter skulde deles lige mellem den norske Statskasse og ham. Paa denne Maade istandbragtes der et Overslag, der lød paa en Anlægssum af 420 000 £, derunder indbefattet Indkjøb af Grund, Anlægget af Stationer og Anskaffelse af Driftsmidler.

Hr. Stephenson foreslog derpaa den norske Regjering, at den dertil skulde bevilge 150 000 £, mod at Resten blev tilskudt af private Actionairer, der af Banens Indtægtægter skulde have et forlods Udbytte af 8 pCt. af deres Andeel af Actiecapitalen, og at derefter det mulige Overskud skulde anvendes til Renter af Regjeringens Capital indtil en Grændse af 4 pCt., hvorefter alt videre Overskud af reen Indtægt skulde blive at fordele i lige Forhold paa begge Parters Indskud.

Dette Forslag fandtes uantageligt fra norsk Side og Regjeringen foreslog for Storthinget i 1848 at anlægge denne Jernbane for den norske Stats Regning.

Skjønt Hr. Stephenson, som bemærket, havde paataget sig at bære Halvdelen af Udgifterne ved den foreløbige Undersøgelse, besluttede dog de norske Statsmagter nu, da Planen om at anlægge Jernbanen ved en Samvirkning med britiske Undersaatter var forladt, at erstatte Hr. Stephenson disse Udgifter, der af ham bleve opgivne til 881 £. Dette var en Udbetaling, hvortil den norske Stat ikke var forpligtet, og det er første Gang, man nu her i Norge hører, at den norske Stat i danne Sag ikke skulde have handlet

liberalt nok, men at den ovenikjøbet pligtede at betale Hr. Stephenson Honorar. At Hr. Stephenson selv aldrig forlangte noget saadant, behøves ikke at siges.

Paa Grund af Tidsforholdene dristede Storthinget i 1848 sig ikke til at skride til Anlægget af Jernbanen.

Næste Storthing samledes først 3 Aar efter i 1851, men allerede forinden det traadte sammen, knyttedes igjen Underhandlingerne med de britiske Undersaatter, og den 17de December 1850 sluttedes en Overeenskomst med DHrr Lewis Ricardo, S. M. Peto og Th. Brassey, om at de skulde bygge den omhandlede Jernbane. Anlægscapitalen forhøiedes til 450 000 £, hvorhos Grunden, der i Overslaget calculeredes til 30 000 £, skulde leveres frit af den norske Regjering, mod at den af Driftsoverskuddet forlods erholdt 4 pCt. Renter. Af de 450 000 £ skulde de engelske Entrepreneurer og den norske Stat tilskyde hver Halvdelen, saaledes at der af Jernbanens rene Udbytte først skulde udbetales de britiske Contrahenter eller de Actieeiere, som i Fremtiden maatte træde i deres Sted, 5 pCt. Det Overskydende skulde derpaa som Dividende tilfalde den norske Regjerings Actiebeløb indtil en Grændse af 4 pCt. Hvad der efter Dækkelse af førnævnte 5 og 4 pCt. maatte blive tilovers, skulde fordeles ligeligt paa begge de nævnte Actiebeløb. Jernbanen skulde bygges saaledes, at den opfyldte alle Fordringer til en solid, standhaftig og velbygget Locomotiv-Jernbane og forsynes med alle fornødne Driftsmidler, Apparater og Tilbehør.

Opstod der Tvist om, hvorvidt disse Forpligtalser i nogen Henseende vare opfyldte, saa skulde den ifølge Contractens §§ 4, 5, 8 og 14 afgjøres af Hr. Robert Stephenson.

Hans Salarium for som consulerende Ingenieur at udføre de ham ved Contracten overdragne Functioner skulde efter § 6 udredes af Anlægscapitalen.

Jernbanen skulde efter Contractens § 14 være fuldfærdig inden Udgangen af Aaret 1853, dog med Forbehold af saadan Udsættelse i Tid, som det ikke stod i de britiske Contrahenters Magt at forebygge, saasom usædvanligt Aarsveirligt, Arbeidsstokkens Standsning med Arbeide, Krig osv.

Den blev imidlertid ikke overleveret førend den 1ste September 1854, og den var da langt fra at være i fuldfærdig Stand. Hr. Stephenson erkjendte, at flere Arbeider stode ufuldførte. Men han antog, at Contractens Bogstav med Hensyn til Banens fuldstændige Stand ikke kunde bringes i Anvendelse før i en længere Fremtid, og at det havde saameget mindre Betænkelighed at modtage Banen dengang, da Contracteurerne efter Contractens § 7 og 8 vare ansvarlige for Banens Soliditet og Fuldstændighed indtil fem Aar efter Afleverelsen.

Allerede under Udførelsen af Arbeidet før Afleveringen vare Contractens Bestemmelser fravegne. I Overslaget af 29de Februar 1848 var det paaregnet, at der kun skulde være 3 360 løbende Fods Træbroer og Viaducter, og at de skulde bygges af Tømmer paa Steenpiller og Landkar af Murverk, og det uagtet Omkostningerne i dette Overslag kun vare ansatte til 420 000 £. I Contracten af 1850 § 4 d bestemtes det udtrykkeligt, at den for solide Locomotiv-Jernbaner almindelige Constructionsmaade, nemlig Railernes Anbringelse i Stole paa Tværsviller, nedlagte i et Lag af pukket Steen eller Singel, ikke maatte fraviges af noget oeconomisk Hensyn, men alene forsaavidt særegne Terrainforhold paa nogen Strækning maatte gjøre den uhensigtsmæssig. I Overeensstemmelse hermed skulde Constructionsmaaden bestemmes af Hr. Robert Stephenson, og ethvert Arbeide, der udførtes, maatte i Forveien af ham yære bifaldt. Man skulde altsaa have ventet, at der efter denne Contract snarere vilde være anvendt mindre Træviaducter end efter det i 1848 udarbeidede Overslag, især da Anlægsomkostningerne vare ansatte til 480 000 £, nemlig 450 000 £ og fri Grund, der i Overslaget var beregnet til 30 000 £, istedetfor som efter det første Overslag til 420 000 £. Men i Overeensstemmelse med de af Hr. Robert Stephenson approberede Tegninger fik man Træbroer og Træviaducter af tilsammen 8 476 løbende Fod, byggede ikke paa Steenpiller, men paa nedrammede Pæleaag og uden Landkar af Mur. Ligesaa fik man ifølge de samme Tegninger Skinner af 60 ℔ pr. Yard paa Langsleepers istedetfor Skinner af 70 ℔ pr. Yard paa Støbejerns Stole og Tversleepers; endvidere skulde man faa kun 19⅞ Cubikfod Ballast pr. løbende Fod mod, hvad der i Overslaget var beregnet, nemlig 31½ Cubikfod. Og at hint Valg af Træviaducter istedetfor Banker skede blot af oeconomiske Hensyn, godtgjøres derved, at de senere, alle uden Undtagelse, ere ombyttede med Banker. Nødvendighaden deraf viste sig allerede snart; og mod at blive fri for Forpligtelsen til at give Jernbanen 18 Fods Vidde i Fjeldgjennemskjæringerne og mod et Tilskud fra Jernbanecompagniet af 4 000 £, paatog Contractørerne sig at udfylde fem af de større Viaducter. Men denne Forpligtelse efterkom de ikke. Herpaa, saavelsom paa mange andre Misligheder ved Arbeidets Udførelse gjorde daværende Lieutenant Engelstad, hvem Tilsynet med Arbeidet fra norsk Side var anbetroet, opmærksom i flere Rapporter, senest i Rapport af 2den Augnst 1859. Strax efter Afgivelsen af denne Rapport ankom Hr. Robert Stephenson hid for at afgive sin Decision angaaende de Mangler ved Linien, hvorover der fra norsk Side klagedes. Denne Decision afgaves under 3die September 1859, og gik ud paa, at Contractørerne skulde betale 2 800 £ eller 12 413 Spd. 40 ß og dermed være fri for ethvert Krav. Denne Sum var aldeles utilstrækkelig endog til at fuldende den af Contractørerne paabegyndte og dem paahvilende Opfyldning af de 5 Træviaducter, hvilke Arbeiders Fuldendelse kostede Jernbanen omtrent 43 000 Spd.

Ved at anføre dette, er det ikke vor Mening i nogen Maade at kaste nogen Skygge paa eller rette nogen Bebreidelse mod Hr. Robert Stephenson, en Mand, som ogsaa hertillands bevarede Alles Tillid og Høiagtelse i fuldeste Maal. Hr. Stephenson har i den Skrivelse til det Kongelige Departement, hvormed han ledsagede sin Decision, udtalt, at Dommen i en saadan Sag bør ledes af „store og liberale Synsmaader“, og at han antog, at det med Jernbanen tilsigtede Maal var efter en billig Opfatning („fairly“) opnaaet. Heri kan man kun se en Tilkjendegivelse, at han

ei har følt sig bunden ved en bogstavelig Fortolkning af Contractens Bestemmelser, hvor disse syntes ham at komme i Strid med Billighedens Fordringer, og de norske Directeurer skulle villigen indrømme, at disse maa tages i Betragtning ved Anvendelsen af en saadan Contract. Navnlig er det aldeles klart, at Norge ikke for en Anlægscapital af 360 000 Spd. pr. Mil med Billighed kunde forlange en Bane af samme Godhed som Banerne i Storbritanien og Irland, Frankrige, Belgien eller Tydskland. Thi efter de almindelige Opgaver har Anlægscapitalen været pr. norsk Miil i

Storbritannien og Irland . . .		1 066 000 Spd.
Frankrige		760 000 —
Belgien	næsten	600 000 —
Tydskland og Østerrige . . .		527 000 —

Da den Sum, som ved Decisionen tillagdes Jernbanen, var utilstrækkelig endog til Opfyldning af de fem Viaducter, blev der aldeles Intet tilovers til Udgifterne ved de øvrige Arbeider, som vare fornødne for at bringe Jernbanen i forsvarlig Stand. Hvilke disse Arbeider vare, skulle vi her ikke nærmere angive, idet vi derom kunne henvise til Hr. Engelstads ovenfor nævnte Rapporter, hvis Rigtighed i Et og Alt ved den senere Erfaring er godtgjort. Et Par af de væsentligste Puncter skulle vi dog nævne. For det Første skulle vi gjenkalde i Erindringen, at ikke en eneste Qvadratfavn af Skraaningerne, hverken i Udskjæringerne eller paa Bankerne var paa behørig Maade afpudset og tilsaaet med Græs, ligesaa at der saagodtsom Intet var gjort for Draineringen, uagtet det var lovet, at denne skulde blive gjort kraftig. Enhver, der kjender noget til Jernbaneteknikken, vil forstaa, hvilke Udgifter dette har medført for Hovedbanen. Dernæst skulle vi oplyse, at Linien, tvertimod Contractens udtrykkelige Bestemmelser, ikke var ordentlig ballasteret. Fra 1ste September 1859 til 31te December 1869 er der af Ballast til Liniens Vedligeholdelse udkjørt 41 250 Jernbanevogne eller omtrent 16 500 Cubikfavne, heri ikke iberegnet, hvad der er medgaaet til Anlæg af nye Sidebaner, Ombygning af Broer osv. Ved Hovedbanens Overleverelse i 1859 manglede der nemlig omtrent 8 000 Favne af det ved Stephensons Tegning foreskrevne Qvantum; efter det oprindelige Overslag manglede derimod circa 20 000 Cubikfavne. Dertil kom, at en stor Deel af den Ballast, som fandtes, tvertimod Contractens udtrykkelige Bestemmelse ikke var Singel, men fin Sand, og saaledes saa utjenlig, at den maatte ombyttes. Ved Kongsvingerbanen har derimod saagodtsom ingen Ballastkjøring været fornøden til Banens Vedligeholdelse.

Et paatageligt Beviis for, hvor utilfredsstillende Banens Tilstand var ved Overleverelsen, ligger deri, at det dengang og i den nærmeste Tid derefter temmelig hyppigt hændte, at Locomotiver eller Tendere gik ud af Skinnerne, noget, der senere er ganske ophørt. Ligeledes var Banen forsynet med utilstrækkelige Driftsmidler.

Som Følge af, at Compagniet saaledes fik en mindre brugbar og complet Jernbane, maatte det nødvendigen foretage de Udbedringer og Completteringer, som udfordredes for en farefri og nogenlunde tilfredsstillende Drift. Efter den Opfatning af Contracten, som gjøres gjældende i det oversendte Klageskrift, skulde imidlertid Directionen have savnet Myndighed hertil.

Det siges saaledes i Skriftets No. 8, at Jernbanen ifølge Contracten skulde forsynes med Vogne og andet Tilbehør, tilstrækkeligt for en vis bestemt Trafik, og at naar dette var skeet, saa skulde Capitalcontoen ansees afsluttet, da der i Contracten ei var truffet nogen Bestemmelse om at tilveiebringe mere Capital i nogetsomhelst Øiemed. Og efterat Skriftet derefter har forklaret, hvorledes Forbedringer og Udvidelser dog have fundet Sted, som deels ere istandbragte ved Hjælp af Laan og førte paa Capitalconto, deels strax ere betalte af Indtægten, siges det i No. 13, at egentlig al Anvendelse af Indtægt til Forøgelse af Jernbanens Formue og al Bebyrdelse af Indtægten med Ansvar for Gjæld, paadragen ved Forøgelse af Capitalcontoen, er ultra vires og ulovlig. I No. 28 og 29 protesteres der mod saadanne Udgifter som til Ombygningen af Broen ved Lillestrøm, — der i Virkeligheden kun var et Reparationsarbeide, — og Omlægningen af Skinnegangen mellem Robsrud og Leersund, ligeledes mod Anskaffelsen af de to nye Locomotiver, hvilken Protest ei kan være grundet i anden Synsmaade, end at Directionens hele Raadighed er indskrænket til Vedligeholdelse af Linie og Materiel i den Stand, hvori samme modtoges. Og i No. 36 gjentages det, at det klarligen er ultra vires og ulovligt at anvende en eneste Skilling af Indtægten til Forøgelse af Banens Capital.

Naar Directionen altsaa ikke skulde have Adgang til at anvende noget af Aarets Indtægt til at foretage Forbedringer og heller ikke skulde kunne skaffe sig Midler dertil ved at optage Laan og dække Renter og Afdrag ved Hjælp af de senere Aars Indtægter, saa vilde Følgen blive, at denne Jernbane og dens Materiel altid skulde forblive i samme Stand, som den oprindelig var, eller dog uden andre Forbedringer end dem, der kunde udføres for det samme Beløb, der vilde medgaa til en Vedligeholdelse i uforandret Stand. Man skulde altsaa have været tvungen til at beholde alle de oprindelige Træbroer og Træviaducter, ikke kunne anlægge Sidespor eller nye Stationer, hvor det tiltrængtes, ikke udvide Stationstomterne eller Stationsbygningerne, hvormeget end Trafikken steg, ikke kjøre mere Ballast paa Banen, ikke anskaffe nye og hensigtsmæssigere Vogne og Locomotiver, hvis de kostede mere end de gamle. Holdt man fast paa Følgesætningerne af denne Opfatning, saa maatte man endog komme dertil, at Directionen ingen Ret havde til at anskaffe flere Vogne og Locomotiver, end der oprindelig havdes.

Ligeoverfor de i Klageskriftet opstillede vidtgaaende Paastande og den Grundbetragtning af Contracten, hvorpaa den maa antages at hvile, ansee vi det nødvendigt at udtale os udførligt og uforbeholdent om, hvilken Myndighed Contracten efter vor Mening hjemler Directionen.

Det er saalangt fra, at de omhandlede Paastande have nogen Hjemmel i Contracten, at de meget mere komme i bestemt Strid med dennes udtrykkelige Forudsætninger. Efterat det i Contractens § 3 er sagt, at den norske Re-

gjering pligter at levere Grunden frit til Jernveien og tilhørende Bygninger mod at erholde fire Procents aarlig Rente af Grundens Værdi, hedder det nemlig:

„Disse Bestemmelser skulle ikke være anvendelige paa Grundstykker, hvis Erhvervelse, efterat Værket er fuldført, maatte besluttes for at udvide samme eller anlægge nye Bygninger". Heri indeholdes en ligefrem Forudsætning om, at saadanne Udvidelser og Anlæg kunne foretages paa Jernbanecompagniets Bekostning og i Kraft af selve Contracten, af den Autoritet, hvem Contracten har tillagt besluttende Myndighed i Compagniets Anliggender, altsaa uden nogen ny Overeenskomst mellem Actionairerne. Thi i Contracten at udtale sig om, hvad der alene skulde kunne skee ved en ny Contract eller paa Andres Bekostning, var naturligviis aldeles overflødigt.

Det er ogsaa efter Sagens Natur aldeles klart, at man ved Contractens Oprettelse ikke kan Andet end have forudsat, at denne Bane ligesom ethvert andet stedsevarende Anlæg skulde erholde de Forbedringer, som maatte blive nødvendige, for at den til enhver Tid og paa en ligeover for alle i Anlægget interesserede Parter forsvarlig og fordeelagtig Maade skal kunne opfylde sit Øiemed. Der maa altsaa baade efter Sagens Natur og Contractens udtrykkeligen udtalte Forudsætninger være Adgang ikke blot til at skaffe flere Vogne og Locomotiver, eftersom Trafikken kræver det, men ogsaa til at anvende kostbarere Locomotiver eller Vogne, hvis de findes hensigtsmæssige, til at anlægge nye Sidespor, Værksteder, ombygge Stationshuse, Viaducter og Broer, kort foretage Alt, hvad en Jernbanebestyrelse fornuftigviis bør gjøre for paa sikker, tidsmæssig og billig Maade at besørge Jernbanetrafikken mellem Christiania og Eidsvold.

Er det givet, at en Foranstaltning sigtende hertil bør skee, og at den, som paavist, kan besluttes af Directionen, saa maa Udgiften udredes paa en af de tre Maader, enten maa man tage den af det løbende Aars Indtægt, eller man maa laane Pengene og siden efterhaanden betale dem tilbage, eller man maa paa Forhaand af hvert Aars Indtægt afsætte et vist Beløb til Arbeidets Udførelse.

At den sidste Udvei kan benyttes, naar der er Spørgsmaal om at skaffe Midler til større Vedligeholdelsesarbeider, bliver i Klageskriftets No. 31 og 32 fuldstændigen indrømmet. Der er da selvfølgelig saameget mindre Grund til at nægte, at den kan benyttes ogsaa for at tilveiebringe Midler til de Forbedringer og Udvidelser, Directionen er berettiget til at beslutte og udføre.

Naar man paa Forhaand successivt gjennem flere Aar af deres Indtægter afsætter Midler til et vist Arbeide, saa vil dette sige, at man fordeler Udgiften paa en Flerhed af Aar, hvis Antal kan være større eller mindre og maa bero paa Omstændighederne.

Andet gjør man heller ikke, naar man istedet derfor skaffer sig de fornødne Penge ved et Laan, som skal afbetales efter visse Aars Forløb og imidlertid fører Arbeidets Omkostninger paa Capitalconto. Hele Forskjellen mellem disse to Fremgangsmaader er, at man ved den første tager Pengene af de forudgaaende, ved den sidste af de efterfølgende Aars Indtægter. Efter Omstændighederne kan snart den ene, snart den anden Fremgangsmaade være den naturligste eller hensigtsmæssigste. Men det kan ikke bestrides, at den Autoritet, som har Ret til at vælge den ene af dem, ogsaa, medmindre det er den udtrykkelig forbudt, maa have Ret til at vælge den anden.

Naar der er Spørgsmaal om et Foretagende, som Directionen efter det ovenfor Udviklede overhovedet er berettiget til at udføre, er Directionen følgelig ogsaa competent til at bestemme, hvorledes Udgifterne efter behørigt Hensyn til de forskjellige i Jernbanen deelagtige Parters Tarv og efter rigtige merkantile Principer skal udredes.

Som almindeligt Princip gjælder det i den merkantile Verden, at man paa Capitalconto opfører Udgifter til Foretagender, som ikke iværksættes for Driftens Skyld, eller for Vedligeholdelsen af Anlæggets Eiendomme, og hvorved disse vinde en forøget Værdi for Compagniet. Af Aarets Indtægt dækkes derimod de Udgifter, der tjene til Anlæggets Vedligeholdelse i tidsmæssig Stand. Men herved gaaer man i enhver fornuftig dreven Forretningsvirksomhed tilværks paa den Maade, at man i de Aar, hvor Indtægterne flyde rigeligt, foretager alle fornødne Vedligeholdelsesarbeider, men i slette Aar det mindst mulige. Heller ikke anseer man sig i nogen Bedrift saa strengt bundet til det almindelige Princip, at man ved Ombygninger og Fornyelser, hvorved Anlægget virkelig kommer i bedre Stand og fremtidige Udgifter bespares, altid paafører Capitalcontoen den Forøgelse i Ombygnings- og Fornyelsesudgifterne, som ere foranledigede ved Forbedringen. Overalt i den merkantile Verden pleier man ved Afgjørelsen af, hvad der skal føres paa Capitalconto og hvad til Udgift at tage Hensyn til, hvad Aarets Indtægt taaler, saaledes at man i gode Aar er tilbøieligere til at føre til Udgift, i slette til at føre paa Capitalconto, og navnlig pleier man ikke føre Udgifterne ved alskens Smaaforbedringer paa Capitalconto, selv om de bidrage noget til Indtægternes Forøgelse eller Udgiftens Formindskelse. En aldeles streng Gjennemførelse af Principet vilde for det Første være umulig, thi paa Forhaand at sige, hvormeget en Forbedring vil bidrage til Udgifternes Formindskelse eller Indtægternes Forøgelse, lader sig næsten aldrig gjøre, og den Fremgangsmaade at føre alskens Smaaforbedringer ved Banen eller dens Materiel paa Capitalconto vilde, fortsat gjennem en lang Tid, bringe Capitalcontoen op til en urimelig Høide. Ethvert Menneskeværk taber ved Tidens Magt, selv om det vedligeholdes i sin oprindelige Stand, altid efterhaanden en Del af sin Værdi. Denne kan altsaa ikke opretholdes blot ved simpel Fornyelse, men kun ved stadige Forbedringer.

Ved Afgjørelsen af Spørgsmaalene om, hvilke Forbedringer og Udvidelser der skulde foretages, til hvilket Tidspunct dette skulde skee og hvorledes det angivne Princip for Udgifternes Postering i hvert givet Tilfælde skulde anvendes, maa Directionen tage billigt Hensyn til de forskjellige i Jernbanen deelagtige Interesser. Der skal tages Hensyn til Preferenceactierne, der i alt Fald fra Begyndel-

sen af eiedes af Udlændinger, som derigjennem satte sine Midler i et norsk Foretagende og betroede sine Interesser til norske Loves og Autoriteters Beskyttelse. Men Directionen kan ikke derfor tilsidesætte de uprioriterede Actieeieres og de norske Næringsveies billige Krav. Det maa vel erindres, at denne Jernbane ikke er noget reent privat Foretagende, men at den norske Statsstyrelse baade har taget Initiativet og ydet meget betydeligt Bidrag dertil, og dette er skeet for at fremme Landets Næringsveie. Directionen er pligtig til at sørge for Opnaaelsen af dette Banens Hovedøiemed, forsaavidt det er muligt og foreneligt med en loyal Fortolkning af Contracten. Ligesom der ved Spørgsmaalet om, hvorvidt Banen ved Afleverelsen var i den ved Contracten bestemte Stand med Føie blev taget Hensyn til Billighedens Fordringer, saaledes maa det ogsaa ved Spørgsmaalet om Anvendelsen af Banens Indtægter tages billigt Hensyn baade til Trafikkens Tarv og de uprioriterede Actieeieres Interesser.

I Overeensstemmelse med den ovenfor givne Udvikling af, hvad der efter Contracten maa antages at være Directionens Myndighed, og hvilke Hensyn Directionen har at tage under dens Anvendelse, har der altid været handlet, og det, indtil nu, uden Indsigelse fra de engelske Directeurers Side.

Directionen har, uden nogensinde at nære ringeste Tvivl om sin Berettigelse dertil, foretaget de fornødne Forbedringer og Udvidelser af Linie, Stationer og Materiel. Forsaavidt disse Foretagender have forøget den aarlige Indtægt eller formindsket den aarlige Udgift, ere de vistnok for en Deel dækkede ved Laan og førte paa Capitalconto, men for en meget betydelig Del ere Omkostningerne ved saadanne Forbedringer ogsaa strax førte til Udgift, altsaa dækkede af Aarets Indtægt. Dette er f. Ex. Tilfældet med Udgifterne til de fleste Banker og Broer, der ere anbragte istedetfor de gamle Træviaducter, samt med Omkostningerne ved Udvidelsen af de trangeste Gjennemskjæringer gjennem Leerbakkerne, ved Paafyldningen af den manglende Ballast og ved Draineringer. Ligeledes er der af Udgifterne til Forbedringer og Udvidelser af Christiania Station allerede i 1864 ført ikke mindre end 14 203 Spd. til Udgift.

I tiende Driftsberetning er der gjort udførlig Rede for de indtil den Tid iværksatte Forbedringer og Udvidelser. Det sees af Beretningen, at der foruden Udgifterne til den simple Vedligeholdelse var anvendt:

	Førte til Udgift. Spd.	Førte paa Capitalc. Spd.	Tils. Spd.
1. Til Forbedringer ved Hovedlinien, heri indbefattet de Side 80 fradragne 6 371 Spd.	86 532	17 040	103 572
2. Til Forbedringer ved Stationer og Sidebaner . .	19 543	109 043	128 586
3. Til Anskaffelse og Ombyggelse af Locomotiver og Vogne	39 597	19 327	58 924
Lateris	145 672	145 410	291 082
Transport	145 672	145 410	291 082
4. Til Telegraphen . . .	1 300	—	1 300
5. Til Inventarium . . .	10 329	—	10 329
6. Til Regulering af Øieren	11 121	—	11 121
7. Andre Udvidelser . . .	—	51 285	51 285
Tils.	168 422	196 695	365 117

For den senere Tid meddele vi følgende specificerede Opgave; der er anvendt

	Førte til Udgift. Spd.	Førte paa Capitalc. Spd.	Tils. Spd.
I 11te Driftsaar (1864—1865):			
Til Pensionsfond	2 000		
- Ombygning af Næsbro .	23		
- do. af Mo Tunnel . . .	2 068		
- do. af Broerne over Andelven	242		
- do. af Galgebjergbro . .	3 039		
- Omlægning af Linien paa Christiania Station .	47		
- Ombygning af Børkebro .	2 889		
- do. af Frognerbro . . .	52		
- Øierens Regulering . .	1 500		
- Udvidelser førte paa Capitalconto		4 420	
I 12te Driftsaar (1865—1866):			
Til Øierens Regulering . .	2 000		
- nyt Sidespor ved Bryn .	369		
- Ombygning af Galgebjergbroen	74		
- do. af Mo Tunnel . . .	63		
- Omlægning af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm	4 650		
- Ombygning af Løkbroerne	13		
- Opførelse af et nyt Vognværksted	3 684		
- Ombygning af Børkebro .	6 611		
- do. af Frognerbro . .	2 833		
- de i Driftsberetningen S. 56—58 nævnte Udvidelser, herunder ei indbefattet den til Tomteeierne efter Dom udbetalte Erstatningssum for Skade lidt ved Jernbanens oprindelige Anlæg		21 516	
Lateris	32 157	25 936	58 093

	Førte til Udgift. Spd.	Førte paa Capitalc. Spd.	Tils. Spd.
Transport	32 157	25 936	58 093
I 13de Driftsaar (1867):			
Til Øierens Regulering . . .	1 000		
- Anlæg af nyt Sidespor ved Bryn	1 699		
- Vognværksted i Christiania	561		
- Ombygning af Frogner Bro	27		
- — „ Løkbroerne	1 950		
- — „ Tunnelbroen ved Eidsvold	3 000		
- Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	1 465		
- Pensionsfondet	2 000		
- de i Driftsberetningen Side 50 omhandlede Udvidelser		35 521	
I 14de Driftsaar (1868):			
- Ombygning af Galgebjerg Bro	187		
- Anlæg af nye Sidespor ved Lillestrøm	978		
- Rest af Ombygning paa Løkbroerne	41		
- do. af do. paa Tunnelbroen ved Eidsvold	574		
- Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	2 092		
- Ombygning af Broer over Riselven	5 376		
- Pensionsfondet	2 020		
	55 127	61 457	116 584

Af de Summer, som siden 1864 ere førte til Udgift, ere der mange, som utvivlsomt maatte udredes af Aarets Indtægter, fordi de vare simple Vedligeholdelsesomkostninger. Dette er saaledes Tilfældet med Udgifterne ved Omlægningen af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm og mellem Strømmen og Robsrud samt ved Ombygningen af Broerne over Andelven, der ogsaa nu kun opførtes af Træ, men paa en Maade, hvorved Soliditet og Varighed er opnaaet. Fremdeles med Ombygningen af den saakaldte Mo Tunnel. Ved Mo stod der oprindelig en 330 Fod lang Træviadukt, som hørte til dem, Contracteurerne havde forpligtet sig til at opfylde. Dette Arbeide var næsten færdigt ved Banens Overleverelse, men Stikrenden til Vandets Afløb var af en saa slet Construction, at den ikke kunde holdes i Stand, og Vandet truede med at undergrave hele Banken. Den maatte derfor (10de Driftsberetning, Side 79) ombygges efter en bedre Construction, hvilket Arbeide ikke var fuldført i 10de Driftsaar. Det er klart, at denne Udgift ikke kunde føres paa Capitalconto, da den gamle Construction var aldeles ubrugbar og ei lod sig vedligeholde.

Af de i Specificationen nævnte Foretagender ere der andre, hvorved Omkostningerne i Almindelighed maa deles, saaledes at noget føres til Udgift, andet paa Capitalconto. Dette gjælder navnlig, hvor man istedetfor en forfalden Træbro anbringer en Bro af Sten eller Jern. Her kan ei det hele Udlæg, hvis det dreier sig om en Sum af nogen Betydenhed, føres til Udgift for det løbende Aar, thi Anvendelsen af Sten eller Jern istedetfor Træ medfører en Besparelse i Vedligeholdelsesomkostninger, altsaa i fremtidige Udgifter og er følgelig en Forøgelse af Jernbanens Formue. Man kan isaafald i det Høieste føre til Udgift, hvad Opførelsen af en ny Træbro vilde have kostet.

Her er netop et Tilfælde forhaanden, i hvilket man ved Afgjørelsen af, hvormeget der skal føres til Udgift, fornuftigvis maa tage noget Hensyn til Størrelsen af Aarets Indtægt.

Fremdeles er der i Specificationen nævnt Smaaforbedringer, som virkelig maa siges at have sparet Udgifter enten til Arbeide eller Vedligeholdelse, men hvis Omkostninger, fordi de have været smaa, strax ere førte til Udgift. Dette gjælder f. Ex. om Anlæggene af Sidespor paa Stationerne.

Endvidere træffer man Udgifter, med Hensyn til hvilke det er meget tvivlsomt, hvorvidt de bør føres til Udgift eller paa Kapitalconto. Dette gjælder f. Ex. om Opførelsen af Vognværkstedet.

I en privat Bedrift vil man selvfølgelig føre Omkostningerne herved paa Kapitalconto, fordi det er en ny Formuesgjenstand. For Jernbanen er Øiemedet med Anlægget af et saadant Verksted ikke nærmest at tjene Penge, men at faa udført de nødvendige Reparationer i rette Tid og paa en for Driften betryggende Maade. For Jernbanen er et Værksted, afpasset efter Driftens Størrelse, uundværligt, og det er selvfølgelig saadanne nye Anlæg, den før paapegede Slutningsbestemmelse i Contractens § 3, har for Øie. Directionen maa her fornuftigvis have Myndighed til efter et rimeligt Skjøn om Forholdet mellem Aarets Indtægt og Omkostningernes Beløb at bestemme, hvorvidt de skulle føres til Udgift strax eller ved at føres paa Capitalconto fordeles paa flere følgende Aar. Paa en noget lignende Maade forholder det sig med saadanne Udgifter, som Bidragene til Øierens Regulering og til Oprettelsen af en Pensionscasse for Banens Betjente og Arbeidsfolk. Disse Udgifter vare for store til at kunne udredes af et enkelt Aars Indtægt. Men ved disse Udlæg var der ikke erhvervet noget Activum for Banen, og de kunde derfor ikke føres paa Capitalconto. Udgiften fordeltes altsaa ved Beslutninger, i hvilke ogsaa de engelske Directeurer vare enige, paa et vilkaarligen valgt Antal Aar.

Vi have nu godtgjort Rigtigheden af, hvad vi ovenfor have ytret, nemlig at vor Opfatning af Directionens Myndighed er den, hvorefter der hidtil uden Indsigelse fra de engelske Directeurers Side stadigen er handlet. Vi skulle nu paavise, at der herved har været taget behørigt Hensyn til alle de i Jernbanen delagtige Interesser, og navnligen at man har været særdeles omhyggelig for ikke at gaa Preferenceactiernes Eiere for nær.

Det System at føre Udgifter til Forbedringer af Linien paa Capitalconto er nemlig i Virkeligheden fra først af valgt for at skaane Preferenceactieeierne.

Hr. Stephensons Decision var forsaavidt bindende for den norske Regjering, at denne ikke af Contracteurerne kunde kræve mere end den ved Decisionen tilkjendte Sum. Men Directionen havde selvfølgelig Pligt og Ret til at foretage hvilketsomhelst Arbeide, den eller, — i Tilfælde af Meningsforskjel mellem de norske og engelske Medlemmer — Regjeringen fandt nødvendigt for at Banen paa sikker og forsvarlig Maade skulde kunne besørge sin Trafik. At den af Stephenson Jernbanen hos Contracteurerne tilkjendte Sum var aldeles utilstrækkelig til disse Arbeider kunde ikke i nogen Maade hindre Jernbanens Styrelse fra at gjøre, hvad der maatte være dens Pligt, at bringe Banen i forsvarlig Stand og skaffe tilstrækkeligt Materiel til Trafikken. Dette udkrævede Hundredetusinder af Speciedaler og maatte ske snarest muligt. Havde der ingen anden Udvei kunnet paavises, saa vilde man været tvungen til at anvende Jernbanens hele aarlige Indtægt dertil, saalænge indtil man virkelig havde faaet en solid, standhaftig og velbygget Bane. Men da det fra norsk Side altid har været erkjendt som en Ærespligt, saavidt muligt at tilveiebringe 5 pCt. for Preferenceactieeierne, har man altid paa Capitalconto ført enhver Udgift til Banens Forbedring, der, hvis den skulde have været udredet af Aarets Indtægt, vilde have formindsket hver Dividend.

Paa samme Tid, som man saaledes ligefra andet Driftsaar af stadigen har tildelt Preferenceactierne en aarlig Dividend af 5 pCt., har man foretaget meget betydelige Forbedringer og Udvidelser af Banen. Det Maal, man har sat sig, er at bringe den i saadan Stand, at den kan besørge den meget udvidede Trafik samt blive fuldkommen sikker og saa billig at vedligeholde, som efter Omstændighederne kan forlanges. Videre er man ikke gaaet. — Ingen, som har seet fremmede Baner og bemærket, hvor yderst tarveligt vor Bane er udstyret i Sammenligning med dem, vil kunne paastaa, at Directionen har foretaget Udvidelser eller Forbedringer i større Udstrækning end for disse Øiemed fornødent.

Dette Maal er, efter de Fordringer, der for Øieblikket kunne gjøres, paa det Nærmeste naaet. Desuden har Directionen ved enstemmige Beslutninger og med Regjeringens Samtykke truffet enkelte Foranstaltninger, som have sigtet til at befordre Jernbanens Trafik og forøge dens Indtægter. Ved Anskaffelse af Dampskibe paa Mjøsen og Øieren er Trafikken paa disse Indsøer ordnet paa en Maade, der aabenbart har bragt selve Jernbanen en stor Tilvext baade af Person- og Varetransporter. Ved Indkjøbet af Sørengen har man sikret dem, der føre Trælast paa Jernbanen, en billig Adgang til at erholde Oplagssteder for Trælasten, hvilket ligeledes maa forøge Jernbanens Trafik og dermed ogsaa dens Indtægter. Som de ovenfor meddelte Oplysninger udvise, har der til disse Foretagender, — Forbedringer, Udvidelser og Tilkjøb, — været anvendt:

	Ført til Udgift.	Ført paa Capitalc.	Tilsammen.
Indtil Udgangen af 10de Driftsaar	168 422 Spd.	196 695 Spd.	365 117 Spd.
Senere indtil 31te Decbr. 1868 .	55 127 —	61 457 —	116 584 —
	223 549 Spd.	258 152 Spd.	481 701 Spd.

Herved maa bemærkes, at der af de paa Capitalconto førte 258 152 Spd. ved Udgangen af 1868 var afskrevet 39 724 Spd., som ikke længere repræsenterede virkelige Activa og at af de til Udgift førte 223 549 Spd. er der en ikke ringe Del som maa henregnes til ligefremme Vedligeholdelsesomkostninger. Hvor stort det Beløb er, om hvilket dette gjælder, kan naturligvis ikke bestemt opgives. Men vi antage, at den Capital, som ved den ovenfor nævnte samlede Udgift af 481 701 Spd. er skabt og endnu er i Behold, kan ansættes til mindst 350 000 Spd.

Denne Capital er skabt ved Opofrelser udelukkende af norske Interesser. Preferenceactieeierne have i Virkeligheden ikke ydet noget Bidrag hertil.

At man har foretaget saa store Arbeider til Forbedring af Banen og ført en saa stor Del af Omkostningerne herved til Udgift, har nemlig bevirket, at man i mange Aar ikke har kunnet give de uprioriterede Actieeiere 4 pCt. Udbytte. De erholdt i

1ste Driftsaar	intet Udbytte.	
2det	—	$1\frac{1}{4}$ pCt.
3die	—	3 „
4de	—	$1\frac{1}{4}$ „
5te	—	$2\frac{1}{2}$ „
6te	—	Intet.
7de	—	Intet.
8de	—	$1\frac{1}{4}$ pCt.
9de	—	$1\frac{1}{4}$ „

Først i det 10de og ethvert af de følgende Aar have de uprioriterede Actier erholdt fulde 4 pCt. Og selv om de før 1ste September 1863 foretagne Forbedringer af Linien, hvis Omkostninger førtes til Udgift, ikke havde fundet Sted, vilde Besparelserne ikke være blevne saa store, at de uprioriterede Aktieeiere havde kunnet erholde 4 pCt. Det er altsaa klart, at disse Forbedringer ere udførte ikke paa de prioriterede, men paa de uprioriterede Actiers Bekostning.

Dersom de i Tidsrummet fra 1ste September 1863 til 31te December 1868 foretagne Arbeider, hvis Omkostninger ere førte til Udgift, ikke havde fundet Sted, vilde vistnok større Dividender end respective 5 og 4 pCt. kunnet været uddelte. Det kunde altsaa synes, som om disse Arbeider maatte siges at repræsentere frivillige Opofrelser ogsaa fra Preferenceactieeiernes Side. De Summer, hvorom her er Spørgsmaal, er de fire sidste Poster i 10de Driftsberetning

Side 5	1 541 Spd.
De fire første Poster sammesteds Side 6 . .	15 608 —
og de ovenfor nævnte, i 11te til 14de Driftsaar til Udgift førte	55 127 —
	72 276 Spd.

Herved maa bemærkes, at en stor Del af dette Beløb ere simple Vedligeholdelsesudgifter. Dette er Tilfældet med følgende Poster:

I 10de Driftsaar:

Ombygning af Mo Tunnel	410	Spd.
Omlægning af Linien mellem Robsrud og Bryn	199	—
Do. Do. paa Christiania Station	860	—
Ombygning af Næsbro	71	—
— „ Broerne over Andelven	8 628	—
(De opførtes nemlig paa Nyt af Træ).		

I 11te Driftsaar:

Ombygning af Mo Tunnel	2 068	—
— „ Næsbro	23	—
— „ Broerne over Andelven	242	—
Omlægning „ Linien paa Christiania Station	47	—

I 12te Driftsaar:

Ombygning „ Mo Tunnel	63	—
Omlægning af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm	4 650	—

I 13de Driftsaar:

Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	1 465	—

I 14de Driftsaar:

Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	2 092	—
Tilsammen	20 818	Spd.

Da dette Beløb udgjøres af Omkostningerne for Arbeider, der kun have været simple Vedligeholdelser, hvilket efter hvad ogsaa Klageskriftets Forfattere indrømme, maa bæres af Aarets Indtægter, og som altsaa ikke ere frivillige Opofrelser, blive de at fradrage de ovenfor nævnte 72 276 Spd., hvilket Beløb følgelig reduceres til 51 458 Spd. Dette Beløb maa imidlertid undergaa en yderligere Reduction. Deri er nemlig indbefattet Udgifterne ved Ombygningen af en Del forfaldne Træbroer, der i hvert Fald maatte ombygges, men som nu ere opsatte af Sten eller Jern. Omkostningerne herved ere for Nogles Vedkommende ført helt til Udgift, for Andres Vedkommende tildels til Udgift, tildels paa Capitalconto, og undertiden er der til Udgift ført et lidt større Beløb end det vilde have kostet at gjenopføre Broer af Træ. Forsaavidt har altsaa Aarets Indtægt været anvendt til en Forbedring af Banen. Men paa den anden Side repræsenterer en Del af disse Omkostninger den simple Vedligeholdelse, og denne Del maa altsaa fradrages de ovenfor nævnte 51 458 Spd.

Hvad der af Omkostningerne ved Træbroernes Ombygning er ført til Udgift, er

I 10de Driftsaar	for	Dahlsbroen	6 500	Spd.
	„	Galgebjergbroen	64	—
i 11te —	„	do.	3 039	—
	„	Børkebro	2 889	—
	„	Frognerbro	52	—
i 12te —	„	Galgebjergbro	74	—
			12 618	Spd.
		Transport	12 618	Spd.
i 12te Driftsaar	for	Løkbroerne	13	—
	„	Børkebro	6 611	—
	„	Frognerbro	2 833	—
i 13de —	„	Frognerbro	27	—
	„	Løkbroerne	1 950	—
	„	Tunnelbroen ved Eidsvold	3 000	—
i 14de —	„	Galgebjergbro	187	—
	„	Løkbroerne	41	—
	„	Tunnelbroen ved Eidsvold	574	—
	„	Risebroerne	5 376	—
			33 230	Spd.

Omkostningerne ved at ombygge disse Broer af Træ paa samme Maade, som de oprindelig vare, vilde have udgjort mindst 26 000 Spd., der altsaa maa fradrages de ovenfor nævnte 51 458 Spd.

De Forbedringer, der i Tidsrummet fra 10de til 14de Driftsaar, begge inclusive, have fundet Sted ved Jernbanen, og hvis Omkostninger ere førte til Udgift, kunne altsaa ikke anslaaes til høiere Værdi end 25 458 Spd.

Naar Spørgsmaalet er om, hvorvidt Preferenceactieeierne med Rette kunne paastaa, at Halvdelen af dette Beløb er gaaet af deres Lomme, maa det tages i Betragtning, hvorledes Jernbanens Indtægter ere blevne bestemte.

Medens Taxterne aldrig for nogen vigtig Trafikgjenstand have været satte lavere end i Contractens § 10 bestemt, uden i saadanne Tilfælde, hvor en Nedsættelse kunde ventes at lønne sig for Jernbanen, hvorfor ogsaa de engelske Directeurer dertil stedse have give sit Samtykke, have Taxterne i flere Tilfælde, hvor en Forhøielse aabenbart vilde tjene til Forøgelse af Jernbanens Indtægter, været satte ikke ubetydeligt over det i Contractens § 10 bestemte Maximum. Navnlig blev det ved kongelig Resolution af 2den Mai 1864 tilladt, at Fragten af de kostbarere Varer forhøiedes fra den i Contractens § 10 bestemte Maximum, 12½ ß pr. Centner, til 20 ß. Derhos have Fragterne paa de bedre Sorter Trælast fra Lillestrøm til Christiania været satte adskilligt høiere, end de efter en streng Fortolkning af Contractens § 10 skulde være.

Dette har selvfølgelig været til Bebyrdelse for Trafikken, altsaa for Landets Næringsveie, og de norske Directeurer have ikke ladet det forblive ved disse høiere Taxter i den Hensigt at skaffe Actionærerne høiere Udbytte end 5 og 4 pCt., men ene og alene for at faa Indtægter til at foretage de nødvendige Forbedringer af Banen. Hvis de engelske Directeurer havde modsat sig disse Forbedringer for derved at frembringe Uddelingen af en større Dividend, vilde de norske Directeurer strax have forlangt Contractens Bestemmelse om Taxterne satte i Kraft, og en saadan Nedsættelse af Taxterne vilde for de Aar, hvori de ovenanførte 25 458 Spd. ere komne til Udgift, utvivlsomt have formindsket Jernbanens Indtægter med et større Beløb.

Vi have saaledes paavist, at de prioriterede Actieeiere i Virkeligheden ikke have baaret nogen Del af de Omkostninger ved Banens Forbedring, som ere førte til Udgift.

De Omkostninger, der ere førte paa Capitalconto, ere dækkede fra først af ved midlertidige Laan, senere ved et fast Laan, tilveiebragt ved Salg af Obligationer, udstedte efter enstemmig Beslutning af Directionen, og med Samtykke af de norske Statsmagter, meddelt gjennem kongelige Resolutioner af 27de December 1862 og 26de September 1863. For dette Laan, der udgjorde 225 000 Spd. og optoges i 1864, blev Jernbanen pantsat. De for Laanet udfærdigede Obligationer lyde paa, at de fra 1ste Juli 1873 skulle amortiseres efter Lodtrækning med $\frac{1}{40}$ aarlig. Derhos er der forbeholdt Directionen Ret til fra samme Tid naarsomhelst at opsige og indfri den hele Capital eller saa stor Del af samme, den maatte bestemme.

Det er vistnok det hele Interessentskab, der staar som Debitor for Laanet. Men det sees let, at Byrden ved at forrente og afbetale det, falder paa Trafikken, saalænge man for at faa tilstrækkelige Indtægter baade dertil og til at give 5 og 4 pCt.s Dividende, er nødt til at beholde høiere Taxter end Contractens § 10 bestemmer, samt at Risicoen for, at Indtægterne skulle synke under dette Beløb, falder udelukkende paa de uprioriterede Actier. Dersom Indtægterne i noget Aar komme til at flyde saa sparsom, at der ikke vilde blive nok tilovers til Renter og Amortisation af Laanet, efterat der til de prioriterede Actier er afsat 5 pCt., og til de uprioriterede Actier 4 pCt., saa maa det manglende Beløb tages helt ud af, hvad disse skulde have erholdt. Til Frygt for, at Jernbanens Indtægter i noget Aar skulde synke saa dybt, at den efterat have udredet Renter og Amortisation, ei skulde kunne give de prioriterede Actier deres 5 pCt., er der ingensomhelst fornuftig Grund.

Sagen staar altsaa saaledes, at der ved de foretagne Arbeider og Udlæg er skabt en Capital for Jernbanen af omtrent 350 000 Spd., at dette er skeet enten ved Opofrelser, hvoraf Preferenceactierne ingen Andel have baaret, eller ved Laan, for hvis Forrentning og Afbetaling de i Virkeligheden ikke staa i nogen Risico. Ved disse Forbedringer af Jernbanen er det ikke alene opnaaet, at Transporten er bleven sikrere og hurtigere, men ogsaa at Indtægterne ere blevne større, og Vedligeholdelsesudgifterne mindre. Hvis man ei havde anskaffet Dampskibe til Farten paa Mjøsen og Øieren, og derved faaet Fragten for Varer og Personer over disse Indsøer nedsat, hvis man ei havde kjøbt Sørengen og der kunnet anvise de mindre formuende Trælasthandlere Tomter, og hvis man ei havde anskaffet flere Vogne og Locomotiver, vilde Jernbanens Trafik og altsaa ogsaa dens Indtægter have været meget mindre. Og hvis man ikke havde opført Jordbanker, Jern- og Stenbroer, men beholdt Træviaducterne og Træbroerne og overhovedet ladet Banen forblive i sin oprindelige Stand, vilde Omkostningerne ved dens Vedligeholdelse have været meget større, end de nu ere. Der vilde under disse Forudsætninger ei kunne have været Spørgsmaal om, at Banen skulde kunne give mere end 5 og 4 pCt. Dividende. Den vilde mangengang ikke have været istand til at give saameget.

Efter disse Forklaringer vil det saameget lettere indsees, hvor billigt, ja hvor ligefrem nødvendigt det er, at Directionen ved Opgjøret af det aarlige Udbytte gaar tilværks efter den ovenfor udviklede Synsmaade. I en Bedrift, hvis Afkastning er undergivet store Forandringer fra Aar til andet, henregner ingen fornuftig Driftsherre alt, hvad han ved Udgangen af et heldigt Aar har modtaget, men ikke udgivet, til sit rene Udbytte, saaledes at han anser sig beføiet til at bruge det op, hvorimod han altid afsætter noget til de nødvendige Udgifter for kommende og muligens uheldigere Aar. Jernbanens Indtægter variere, som Erfaring viser, betydeligt i de forskjellige Aar, og det er derfor Directionens Pligt i de gode Aar at sørge for, at Banens fremtidige nødvendige Udgifter kunne blive dækkede paa en Maade, som ikke krænker nogen af de Interesser, Directionen har at varetage.

De Krav, Fremtiden kommer til at gjøre paa Jernbanen, fremtræde i en dobbelt Form. Dels skal der fra 1874 af i 40 Aar udredes 5 625 Spd. aarlig i Amortisation af det omhandlede Laan. Vi anse Directionen berettiget til i saadanne Aar, hvor Indtægterne flyde rigeligt, at afsætte en passende Sum til de følgende Aars Afbetalinger paa denne Conto, og kunne saameget mindre betvivle dens Competence hertil, som den ifølge Laanecontracten jo er berettiget til, naar den finder forgodt, at opsige og udbetale det hele Laan. Og efterhaanden som Gjælden betales, maa alle de Capitalconti, der repræsentere Forbedringer ved selve Jernbanen eller Udvidelser af dens Stationer, Værksteder og Driftsmidler formindskes, saaledes at disse Capitalconti tilsidst, naar Gjælden er betalt, komme til ganske at forsvinde. I en privat Bedrift kunde man vistnok lade saadanne Capitalconti blive staaende, men man vilde da paa den anden Side afskrive den Værdiforringelse, det oprindelige Anlæg i Tidens Løb uagtet al Vedligeholdelse maa lide, saafremt det ikke stadig udvides og udvikles paa tidsmæssig Maade. Men saaledes kan man efter Contracten af 17de December 1850 ikke gaa tilværks for Jernbanens Vedkommende. Efter Contractens § 16 er nemlig den norske Stat berettiget til at indløse samtlige prioriterede Actier for den af disses oprindelige Eiere tilbudte Halvdel af Actiecapitalen 225 000 £, og som Følge deraf kan ingen Afskrivning paa den oprindelige Anlægscapital finde Sted, hvormeget end Jernbanen, hvis den tænktes vedligeholdt i sin oprindelige Tilstand, og med sit oprindelige Udstyr, maatte indrømmes at have tabt i Værdi. Men kan der paa den i selve Jernbanen med tilhørende Inventarium stikkende Capital ikke foretages nogen Afskrivning paa Grund af mulig Depreciation, saa siger det sig selv, at denne Capitalconto ei kan modtage nogen stadig Forøgelse paa Grund af Forbedringer eller Udvidelser af selve Jernbanen med Inventarium. Disse Forbedringer og Udvidelser skulle, som før paavist, ske paa Jernbanecompagniets Bekostning. Staten er, naar Indløsningstiden kommer, berettiget til at kræve sig Jernbanen med dens Tilbehør overleveret i den Stand, som den da befindes, uden Godtgjørelse for de Forbedringer, den har faaet.

Hvorvidt det samme skal antages med Hensyn til de Capitalconti, der repræsentere selvstændige Tillæg til Jern-

banens oprindelige Bedrift, er et Spørgsmaal, som vistnok stiller sig noget anderledes. De Conti, hvorom der her handles, ere:

a. Dampskibenes, derunder indbefattet Anlæggene paa Gjøvig og Lillehammer.
b. Sørengens og Meyergaardens, forsaavidt disse Eiendomme ikke ere eller i Tidens Løb blive anvendte umiddelbart i Jernbanens Tjeneste og altsaa indlemmede i den egentlige Jernbane.

Disse Eiendomsgjenstandes Capitalconti maa selvfølgelig formindskes, eftersom deres Værdi i Virkeligheden forringes, en Bemærkning, der hovedsagelig gjælder Dampskibene.

Ligeledes maa deres Capitalconto formindskes, efterhaanden som Eiendommene betale sig selv, altsaa efterhaanden som den Sum, de have kostet, betales ved Hjælp af Eiendommenes egen Nettoafkastning uden noget Tilskud af de egentlige Jernbaneindtægter. Det er klart, at Directionen, naar nogen Afbetaling af Pantegjælden paa Sørengen eller Meyergaarden finder Sted, og den dertil fornødne Sum tages af Eiendommens eget Overskud, ikke kan lade dette Beløb henstaa uafskrevet paa Eiendommens Capitalconto og altsaa forøge Aarets Dividende med et tilsvarende Beløb. Thi dette Beløb maatte da laanes paanyt.

Hvad der paa de nævnte Capitalconti ikke af nogen af disse Grunde maa afskrives, burde derimod efter vor Formening forblive staaende uafskrevet. Herom vil der imidlertid neppe blive synderlig praktisk Spørgsmaal, thi Sørengen vil snart betale sig selv. Meyergaarden lægger efterhaanden op et Overskud, og vil desuden efter al Sandsynlighed være indlemmet i Christiania Stationstomt, længe før Jernbanens Obligationslaan er betalt. Dampskibene slides efterhaanden op, og betale desuden for en Del sig selv, idet de lægge op Overskud.

Det andet Slags Krav, Fremtiden kan komme til at stille til Jernbanen, er begrundet i Nødvendigheden af at forøge og forbedre Driftsmidlerne samt udvide Stationer og Værksteder med videre, eftersom Trafikken voxer. Som Exempel kan nævnes, at det er eller ialfald snart bliver uafviselig fornødent at udvide Broen over Akerselven, saaledes at der kan anbringes flere Skinnegange mellem de to Dele af Christiania Stationsplads, som adskilles ved denne Elv. Det er ligeledes at forudse, at selve Stationsbygningen her, som allerede er forliden, maa udvides eller muligens endog ombygges. Indrømmes det først, at Directionen er berettiget til at gjøre dette, og derom levner Contractens § 3 ingen Tvivl, samt at saadant kan ske ved Hjælp af Laan, som siden successivt tilbagebetales af de følgende Aars Indtægter, saa kan der heller ikke negtes Directionen Ret til at tilveiebringe Midlerne ved forud, i gode Aar, successivt at afsætte, hvad dertil med Rimelighed kan afsees. I den som Bilag B i Klageskriftet meddelte Skrivelse af 15de December 1869 fra en Del engelske Actieeiere til Directionen erklæres det, at de, hvis det maatte findes, at mere Capital er nødvendig til Jernbanens Udstyr, eller for andre Øiemed, ere beredte til at fremkomme med Forslag om Tilveiebringelsen af Midler dertil uden at formindske (hvad de anse for) den fulde og rette Dividend for det løbende Aar. Vi maa herefter tro, at de ville anvise Directionen en af de to Udveie, enten at optage nye Laan eller at forøge Actiecapitalen. Om at indlade sig paa den sidstnævnte Udvei kan der fra norsk Side naturligvis ikke være Tale, da Contractens § 3 forudsætter, at Udvidelser og Forbedringer skulle finde Sted paa Jernbanecompagniets Bekostning i Kraft af den da afsluttede Overenskomst uden nogen ny Tillægscontract. Og til at at stifte ny Gjæld er Directionen meget lidet tilbøielig, om ikke af andre Grunde, saa fordi Forrentningen og Tilbagebetalingen af samme let kan komme til at falde udelukkende paa de uprioriterede Actieeiere eller tvinge Jernbanen til at holde høiere Taxter, end efter Contracten paaregnet. Saalænge Jernbanens Indtægter flød saa sparsomt, at de ikke kunde bære Udgifter til Forbedringer, var denne Udvei nødvendig, men den bør ikke lettelig vælges nu, efter at Banen ved Opofrelser af norske Interesser er bragt i saadan Stand, at den i alt Fald i heldige Aar tillader ikke alene at give Preferenceactierne 5 pCt., og de uprioriterede Actier 4 pCt., men ogsaa at afsætte, hvad der udkræves til fremtidige Forbedringer, der sees at ville blive nødvendige. Først paa det herved levnede Overskud have Actieeierne et retfærdigt Krav. Navnlig er det klart, at Preferenceactierne, der i Jernbanens Trængselsaar ere blevne behandlede med den største Hensynsfuldhed, ikke med noget Skin af Ret eller Billighed kunne tilegne sig anden Fordel af Jernbanens voxende Udbytte, end hvad der bliver tilovers, naar de Interesser, der ved sine Opofrelser have bragt Jernbanen i sin nuværende gode Stand, ere sikrede mod i Fremtiden at maatte bære end yderligere ensidig Bebyrdelse dermed.

Hvad der her er udviklet godtgjør, hvor liden Føie de engelske Eiere af Preferenceactier have til at anke over den stedfundne Anvendelse af Indtægterne for Aaret 1869.

Vi skulle imidlertid, skjønt vistnok til Overflod, gjennemgaa de enkelte Ankeposter.

I Klageskriftets No. 28 er der anket over, at forskjellige særligen nævnte Poster til samlet Beløb af 46 742 Spd. ere førte til Udgift, og i No. 29 siges det, at der med Hensyn til enhver af disse Poster kan gjøres Indvendinger mod, at den fradrages Indtægten. Hvad angaar tre af dem, nemlig de 1 363 Spd., der ere overførte til Pensionsfondet, de 2 719 Spd., der ere førte til Udgift som Tab paa Betjentboligerne og de 5 956 Spd., der ere afskrevne paa ældre Capitalconti, have imidlertid Klageskriftets Forfattere ikke forklaret, hvori disse Indvendinger skulde bestaa, og vi maa derfor antage, at der i Virkeligheden heller ingen saadanne kunne gjøres.

Med Hensyn til følgende Summer:

Erstatningen til Tomteeierne paa den østre Side af Akerselven	1 184	Spd.
Ombygningen af Jernbroen ved Lillestrøm . .	2 440	—
— „ Broerne over Riselven . . .	3 847	—
Omlægningen „ Linien fra Robsrud til Lersund	6 138	—
Den nye Staldbygning ved Christiania . . .	1 095	—

er der i Klageskriftet gjort den Indvending, at de paa

Jernbanens Balanceconto for 1869 ere førte til Credit, og altsaa af Directionen klarlig betragtede som Activer.

Dette er en ren Misforstaaelse, noget, som let kan skjønnes, naar det bemærkes, at det ovenfor omhandlede Tab paa Betjentboligernes Conto, — hvilket Tab intet Menneske kan falde paa at betragte som et Activum, — ligeledes var ført til Credit paa samme Conto. Derpaa maa nemlig Bogholderen føre enhver Sum, som virkelig er udbetalt i Aarets Løb, og som han endnu ikke har faaet Ordre til at føre til Udgift paa Hovedbogens Gevinst og Tabsconto. At de ere opførte til Credit paa Balancecontoen, vil altsaa ikke sige andet, end at Directionen, da Balancecontoen afsluttedes, endnu ikke endeligen havde afgjort, hvorvidt de skulde føres til Udgift, eller om den skulde forlange Hs. Majestæts Bemyndigelse til at føre den paa Capitalconto.

I Anledning den Ytring i Klageskriftet, at Balanceopgjøret er forvirret og vanskeligt at forstaa, bemærke vi, at dette Opgjør er affattet ganske paa samme Maade som før, og at hverken den engelske Directør Hr. Brassey, der har undertegnet Klageskriftet, eller nogen af de andre engelske Directeurer, saavidt vi vide, før have udtalt nogen Anke i denne Retning eller fremsat Forslag om nogen anden Affattelsesmaade. Det er ogsaa en Misforstaaelse, naar det i Klageskriftet siges, at dette Balanceopgjør er forfattet og attesteret af den af Regjeringen ansatte Revisor. Det er forfattet af Jernbanens egne Betjente.

Om en af de anførte Poster, nemlig de til Omlægningen af Linien mellem Robsrud og Lersund medgaaede 6 138 Spd., siges det under No. 31, at Udgiften er urimelig og overdrevent beregnet, og at det maa antages, at Arbeidet enten har været meget slet bestyret, eller at der her er gjort Forsøg paa ved utilladelige og uforsvarlige Midler at nedsætte det rene Udbytte.

Forsaavidt der heri maatte være antydet nogen Mistanke om, at der paa denne Post skulde være opført mere, end der virkelig er udbetalt, afvise vi Beskyldningen som en ubeføiet Fornærmelse, der alene kan falde tilbage paa dem, som have udtalt den. — Forsaavidt det med Anken maatte være ment, at Omlægningsarbeiderne paa den norske Hovedbane have været overflødige eller for kostbare, skulle vi dertil bemærke Følgende:

I det Hele er der indtil 31te December 1869 ført til Udgift under almindelige Vedligeholdelser af Linien med Broer . . . . . 386 451 Spd. 83½ ß
og til Omlægning af Linien . . . . 29 451 — 107 -

Tilsammen 415 903 Spd. 70½ ß

Men herfra maa drages, hvad der er ført til Udgift under dennne Conto, som kunde have været besparet, hvis Jernbanen havde været afleveret i almindelig velbygget Stand, nemlig for det Første hvad der er specificeret i 10de Driftsberetning Side 80 under

Lateris 415 903 Spd. 70½ ß

Transport 415 903 Spd. 70½ ß

Post 11 til 15 tils.	22 865	Spd.	35 ß		
Endvidere som udført i de følgende Driftsaar:					
Udkjørt 10 220 Favne Ballast .	15 330	—	„ -		
Udkjørt 3 660 Favne Fyld ud af de trangeste Gjennemskjæringer .	5 490	—	„ -		
Opført 600 Cubicfavne Støttemur i Gjennemskjæringerne, to nye Vingemure af Graasten for Løkentunnellen, 332 løbende Fod Stikrender og 3 909 løbende Fod nye Sidespor paa Stationerne, tils. .	6 191	—	27 -		
				49 876	— 62 -
Igjen bliver altsaa som Udgift til almindelig Vedligeholdelse og Omlægning				366 027 Spd.	8½ ß

Locomotivmilenes Antal har i Tidsrummet udgjort 320 108. Den anførte Udgift har altsaa udgjort 1 Spd. 17 ß pr. norsk Locomotivmil eller 8,7 Pence pr. engelsk Mil. Nu siges det i Klageskriftet, at lang Erfaring i England har vist, at omtrent 5 Pence pr. Trainmil ere tilstrækkelige baade til den almindelige Vedligeholdelse og Omlægningerne. At denne Udgift paa de engelske Baner bliver saameget mindre, er imidlertid let at forklare. Thi for det første falder der paa de engelske Baner flere Trainmil pr. Mil Bane end hos os, og deraf følger, at alle de Vedligeholdelsesudgifter, der paa det nærmeste ere uafhængige af Trainmilenes Antal, falde uforholdsmæssig store pr. Trainmil paa vor Bane. Dernæst maa det bemærkes, at denne Bane har meget stærke Curver og Stigninger og, selv bortseet fra de før omtalte, nu rettede Mangler ved Udførelsen, er bygget meget simplere og mindre solid end de engelske Baner. Dette medførte store Besparelser i Anlægsomkostningerne, men leder naturligvis til en Forøgelse af Vedligeholdelsesudgifterne.

I samme Retning virker ogsaa den Omstændighed, at vi her have en lang og skarp Vinter. Den paafører os adskillige Udgifter, for hvilke de engelske Baner ere næsten fri.

I Klageskriftets No. 32 ankes der over, at Directionen har anskaffet to nye Locomotiver. Det indrømmes vel, at Directionen maa være berettiget til at vedligeholde Banens Locomotiver, og at erstatte de udslidte. Men det siges, at Udgiften deraf ikke bør tages af det enkelte Aars Indtægter, hvorimod man af hvert Aars Indtægt bør afsætte et vist Beløb til Indkjøb af nye Locomotiver. Og det paastaaes, at Anskaffelsen af de to i 1869 bestilte Locomotiver

var overflødig, samt at den virkelige Grund til, at de bleve anskaffede, er, at de behøvedes for at besørge Driften paa den svenske Linie.

Hertil skulle vi bemærke, at ingen af Hovedbanens Locomotiver stadig anvendes paa den svenske Linie. Det hænder alene af og til at noget af Hovedbanens Locomotiver kommer til at gjøre Tjeneste paa den svenske Bane. Det hele Antal Mil, de ved Udgangen af 1869 havde løbet paa svensk Linie, var 404 Mil. De norske Locomotiver, som stadigen benyttes paa den svenske Linie, tilhøre alle Kongsvingerbanen. Og Følgen deraf har ikke været, at Kongsvingerbanen behøvede at leie mere Locomotivhjælp af Hovedbanen end omvendt. Kongsvingerbanen leiede i 1868 kun Locomotiver af Hovedbanen for 30 Spd. 78 ß, medens Hovedbanen af Kongsvingerbanen leiede Locomotiver for 600 Spd. 64 ß.

Anskaffelsen af de to nye Locomotiver har været længe paatænkt, og det var hovedsageligt med den for Øie, at der ved Udgangen af Aaret 1868 afsattes til Reservefond 17 582 Spd. 63 ß. Dette har været de engelske Directeurer bekjendt, og der har altsaa været god Tid for dem til at undersøge, om Anskaffelsen var nødvendig eller ei, og til at gjøre Indsigelse mod, at den besluttedes. Men nogen saadan Indsigelse er ikke bleven gjort. Tvertimod have de engelske Directeurer paa sædvanlig Maade tiltraadt Beslutningen. Denne er ogsaa fuldkommen beføiet, og de i Klageskriftet fremkomne Indvendinger aldeles grundløse. Det kongelige Departement har i sin ovenfor nævnte Indstilling gjort opmærksom paa, at Jernbanen oprindelig kun var udstyret med 10 Locomotiver, og at der før 1869 kun var anskaffet to nye, hvis Kostende førtes til Udgift. „Naar man nu," sagde Departementet, „efter otte Aars Forløb atter anskaffer to Locomotiver, bør Udgifterne af samme Grund som før, nemlig at ogsaa denne Anskaffelse kun er at henføre til den sædvanlige Vedligeholdelse, afholdes af Indtægterne. Man har nemlig da, efter 15 Aars Forløb suppleret 10 Locomotiver med 4 nye, hvilket forudsætter en Brugstid af 37 Aar for hvert Locomotiv, medens man, saavidt vides, i Almindelighed, selv med den bedste Vedligeholdelse, ikke regner længere Brugstid end 25 Aar." I Klageskriftet siges dette at være en Vildfarelse. „Et Locomotivs Varighed," heder det, „maales ikke efter dets Aar, men efter dets Arbeide, det vil sige efter det Antal Mile det er gaaet, og det er ved Erfaring vel constateret, at et godt Locomotiv kan gaa 500 000 engelske Mil. Nu staar Sagen saa, at Locomotiverne paa Hovedbanen, der alle ere af første Classe, ikke benyttes fuldt ud. Et Locomotiv burde gaa 20 000 Mil om Aaret (hvilket vilde give 25 Aars Varighed), men paa den norske Bane gaar hvert Locomotiv et betydeligt mindre Antal Mil." Det paastaaes derpaa, at hvert af dem ikke engang gaar 11 000 Mil om Aaret, og at hver Maskines Varighed derefter maa sættes til 50 Aar.

Hertil skulle vi oplyse følgende:

Der havdes ved Udgangen af 1869 12 Stykker Locomotiver, hvilke da tilsammen havde løbet 321 681 norske Mil, hvoraf 3 136 paa Kongsvingerbanen og 404 Mil paa den svenske Bane. Af disse Maskiner ere de 5 Stykker blotte Godslocomotiver, bestemte til hovedsagelig Benyttelse paa det 1,8 Mil lange Stykke mellem Christiania og Lillestrøm, og til den betydelige Skiftning af Vogne, som forefalder paa disse to Stationer. Denne Classe Locomotiver faar derfor et lidet Miletal at løbe i Forhold til den Tid, hvori de ere opfyrede, og deres Levetid kan derfor ikke regnes lige med Passager-Locomotivernes. Disse sidste have tilsammen løbet 247 779 og Gods-Locomotiverne tilsammen kun 73 902 norske Mil. Hvert af de 7 Passager-Locomotiver har altsaa i Gjennemsnit løbet 247 779 engelske Mil, hvorimod hvert af Gods-Locomotiverne kun har løbet 103 183 engelske Mil. Selv om man for et Passager-Locomotiv regner 500 000 engelske Mil, hvilket vel efter Beskaffenheden af vor Bane og vore Trafikforhold er for meget, skulde vore Passager-Locomotiver ved Udgangen af 1869 være omtrent halv opbrugte. Hvert af disse Locomotiver har i Gjennemsnit løbet aarlig 18 630 engelske Mil, altsaa meget nær den Grændse af 20 000 engelske Mil aarlig, som ansees passende for de engelske Forhold. Efter en Opgave i et Foredrag af Price Williams af 12te April 1870 havde ved 11 af Englands største Jernbaner hvert Locomotiv kun løbet 18 320 Mil aarlig. Det fremgaar heraf, at det nu var paa Tide at sørge for Anskaffelse af flere Locomotiver af denne Classe.

Det opgives i Klageskriftet, at $1\frac{1}{2}$ Penny pr. Trainmil efter engelske Erfaringer er tilstrækkelig for at give det Fornødne til Locomotivernes Fornyelse. Som anført er indtil 31te December 1869 Locomotivmilenes Antal 321 681 norske, det vil sige 2 251 767 engelske Mil. $1\frac{1}{2}$ d pr. Mil udgjør £ 14 074 eller 63 373 Spd. Her er til Anskaffelse af nye Locomotiver anvendt, i 7de Driftsaar 18 372 Spd. 67 ß og i Løbet af forrige Aar 20 873 Spd. 40 ß, tilsammen 39 245 Spd. 107 ß, altsaa ikke mere end omtrent 62 pCt. af, hvad der i Klageskriftet opgives som sædvanligt i England.

Naar det i Klageskriftet siges, at man ei skal tage Udgiften for Anskaffelsen af nye Locomotiver af det enkelte Aars Indtægt, men successive afsætte noget af hvert Aars Indtægt dertil, saa er jo dette ogsaa skeet, thi af Locomotivernes Kostende, der var beregnet til omtrent 22 000 Spd., er det bestemt, at de 17 582 Spd. 63 ß skulle tages af det fra de foregaaende Aar oplagte Reservefond.

Af Indtægten for Aaret 1869 afsattes kun 4 400 Spd. Hvad der i Klageskriftets No. 35 forlanges, gaar i Virkeligheden ud paa, at der i dette Aar slet intet skal afsættes, og at der af det i de foregaaende Aar oplagte Reservefond skal tages (17 582 Spd. 63 ß ÷ 7 200 Spd.) altsaa 10 382 Spd. 63 ß for at anvendes til Udbytte for Actionærerne. Det siger sig selv, at en saadan Fordring, der strider mod de forhen af den competente Autoritet, Directionen, enstemmig fattede Beslutninger, mod al god Forretningsorden, og mod Jernbanens Tarv, ikke kan indrømmes.

I Klageskriftets No. 33 ankes over, at den paa Mjøsdampskibenes Tabs- og Gevinstconto henstaaende Balance 17 789 Spd. ei er taget til Indtægt for Jernbanen, og altsaa ikke medregnet ved Opgjøret af dens rene Overskud. Ligeledes paastaaes det, at det var med Urette, Directionen forrige Aar afskrev 5 000 Spd. paa Capitalconto for Forringelse

i Dampskibenes Værdi, og at disse 5 000 Spd. derfor igjen nu skulle tages til Indtægt.

To af disse Dampskibe, „Jernbarden“ og „Dronningen“, tilhørte oprindeligt et privat Compagni. De engelske Contracteurer, de samme Mænd, der senere have været engelske Medlemmer af Directionen og altsaa repræsenteret Preferenceactierne, og som forestod Banens provisoriske Drift, indsaa snart, hvor nødvendigt det var for en regelmæssig og øconomisk Drift af Banen, at denne eiede Dampskibe, der kunde befordre Varer og Passagerer fra Banens nordre Endepunkt over Indsøen Mjøsen, og de kjøbte derfor de nævnte Dampskibe. Allerede i det første Aar, efterat Jernbanens Drift var gaaet over til Directionen, foreslog denne i Skrivelse til det kongelige Departement af 3die Februar 1855, at Jernbanecompagniet skulde afkjøbe Contracteurerne disse Dampskibe. Nogen saadan Handel kom imidlertid ikke istand før i 1859 i Anledning af et Opgjør mellem Jernbanen, Contracteurerne og Sagbrugseierne ved Strømmen angaaende et forviklet Forhold vedkommende Sidebanen ved Strømmen, der havde affødt forskjellige Paastande og Modpaastande. Directionen kjøbte da med Samtykke af Regjeringen disse Dampskibe med tilhørende 7 Slæbebaade for 16 160 Spd. Der maatte strax skrides til at udbedre „Dronningen“ og give „Jernbarden“ en Hovedreparation, som kostede 12 018 Spd. 106 ß. Desuden anskaffedes flere Slæbebaade. Dampskibene maatte som Følge heraf ved Udgangen af 7de Driftsaar opføres paa Capitalconto med 29 609 Spd. 52½ ß, hvilken Sum i 8de Driftsaar afrundedes til 30 000 Spd. Hermed bleve de staaende paa Capitalconto indtil 1867.

Da disse to Dampskibe næsten ikke kunde anvendes til andet end Godstrafik, og da det ene af dem, „Jernbarden“, var blevet omtrent ubrugeligt, anskaffedes med Regjeringens Samtykke og ved Beslutninger, hvori de engelske Directeurer gjennem sin Repræsentant toge Deel, i 1867 et nyt hurtiggaaende Dampskib „Kong Oscar“, der kostede 32 885 Spd. 27 ß, hvilket udrededes af, hvad man endnu havde i Behold af det i 1864 optagne Laan.

Da de gamle Dampskibe øiensynlig havde tabt en stor Deel af sin Værdi, forøgedes Dampskibenes samlede Capitalconto kun til 55 000 Spd., og herpaa afskreves i 1868 atter 5 000 Spd., saaledes at deres Værdi ved samme Aars Udgang altsaa opførtes med 50 000 Spd.

Dette Beløb var vistnok endnu adskillig for høit. Skibet „Jernbarden“, som sattes i Fart i Aaret 1840, er nu saa gammelt og udslidt, at Regjeringens Tilsynscommission har forbudt at bruge det til Passageerfart. Det er overhovedet saa utjenligt, at det nu i to Aar næsten kun har været brugt, naar „Dronningen“ har været istykker og derved hindret fra at gaa. „Jernbarden“ har saaledes ikke længere større Værdi, end de Materialier, den indeholder. „Dronningen“ har været i Fart siden 1848. Skroget er visnok stærkt, men Maskinen er saa forældet og kulforbrugende, at dette Skib maa ansees som lidet tjenligt til andet end Reservefartøi. Godsfragterne for Jernbanens Dampskibe have egentlig ei været beregnede paa at give noget Overskud, men kun paa at dække Udgifterne ved Farten, idet Jernbanens Fordeel af Farten var beregnet at skulle fremkomme ved den forøgede Trafik, en billig og velordnet Dampskibsfart maatte skaffe selve Jernbanelinien. Men uagtet Fragterne have været satte for lavt i Forhold til Driftsomkostningerne, er der nu kommet et privat Dampskib paa Mjøsen, der har sat sine Godsfragter 20 pCt. lavere end de for Jernbanens Dampskibe bestemte, og Følgen deraf er, at Directionen tør blive nødt til at sætte „Dronningen“ ud af stadig Fart og anskaffe et nyt Skib, der kan drives med mindre Omkostninger. Directionen vilde af disse Grunde aldrig have ladet Dampskibene forblive staaende paa Capitalconto med en Værdi af 50 000 Spd., medmindre der havde været en saa betydelig Balance paa Dampskibenes Gevinst og Tabs Conto, at man kunde være sikker paa der at have nok til at udfylde Forskjellen mellem den nævnte Sum og Dampskibenes virkelige Værdi. Der er imidlertid ogsaa en anden Omstændighed, som gjør, at de 17 789 Spd. 28 ß, der henstod som Balance paa Dampskibenes Gevinst og Tabs Conto, ei kan betragtes som reent Overskud for Jernbanen. For det Første ere Skibene ikke assurerede, og der maa selvfølgelig tilbageholdes noget for at dække denne Resico, som vistnok ikke er stor, men dog altid nogen. Dette erkjendes ogsaa i Klageskriftet. Men dertil kommer, hvad Klageskriftets Forfattere ikke synes at have forstaaet, nemlig at Jernbanen bærer et vist Ansvar for det Gods, den paatager sig at befordre over Mjøsen. Det blev ved Domstolene antaget, at Jernbanen efter sit Driftsreglement, saaledes som det før var affattet, ubetinget heftede for den Skade, som Godset led ved Skippernes og Mandskabets Forsømmelse. Jernbanen har i Henhold hertil i Aaret 1869 maattet udbetale 2 745 Spd. 28 ß i Erstatning for beskadigede Varer. Nu har vistnok Directionen forandret Driftsreglementet saaledes, at Jernbanen skal være ubetinget fri for al Søskade, saafremt kun sædvanlig Fragt betales, men Directionen har i Forbindelse dermed maattet aabne Vareeierne Adgang til at erholde sine Varer forsikkrede mod saadan Skade, saafremt de derfor erlagde en fastsat Tillægsfragt. Til at bære den herved overtagne Resico, maa der, skjøndt den visselig er mindre end den Resico, der før den omhandlede Forandring i Driftsreglementet paahvilede Jernbanen, være afsat et passende Beløb.

Efter hvad vi forhen have ytret, maa det fastholdes, at disse Dampskibe saavidt muligt skulle betale sig selv. Saalænge dette ikke er skeet, gaar det ikke an at tage nogen Del af det paa deres Conto oplagte Overskud, og fordele dette som Dividende. Gjorde man dette, vilde man, naar det optagne Obligationslaan skal afbetales, blive nødt til enten at laane paanyt den paa Dampskibene faldende Del af Afdraget eller at tage samme af selve Jernbanens Indtægter.

Fremdeles forlanges det i Klageskriftet, at Overskuddet paa Meyergaardens Gevinst- og Tabsconto skal medregnes til Jernbanens Indtægt. Denne Eiendom er indkjøbt i tredie Driftsaar, fordi det forudsaaes, at Christiania Stationstomt

i Tidens Løb maatte blive forliden, medens den eneste Adgang til at udvide den, var at erhverve den nævnte Eiendom. Den oprindelige Kjøbesum var 24 000 Spd., hvortil komme Udgifter til Forbedringer 2 680 Spd. Eiendommen har saaledes kostet Jernbanen 26 680 Spd. Men herfra gaa 10 000 Spd. i Erstatning for den Christiania By overladte Del af Eiendommen. Paa Capitalconto henstaar altsaa 16 680 Spd., og paa Eiendommen hvilede ved Udgangen af 1869 en Pantegjæld af 11 500 Spd. Om ikke før saa i alt Fald naar denne Gjæld er betalt, eller naar et Overskud, svarende til den ubetalte Del af Pantegjælden, er oplagt, ville Bygningerne blive nedrevne og Tomten indlemmet i Stationspladsen. Dette var Meningen med at kjøbe Eiendommen, og det gaar derfor øiensynligen ikke an at tage nogen Del af Overskuddet til Indtægt, førend Gjælden er betalt.

Endelig forlanges det i Klageskriftet, at Eiendommen Sørengen skal opføres paa Capitalconto med en større Værdi, end den, hvorfor den ved Udgangen af 1869 er ansat, 36 707 Spd. 78 ß. Det paastaaes nemlig, at denne Eiendom er meget mere værd.

Ogsaa dette Forlangende anse vi fremdeles som uberettiget. En Del af Eiendommen indkjøbtes i 1859 for 30 520 Spd., den anden Del i 1865 for 5 652 Spd. Anlægget af Brygger, Sidespor og andre paa Eiendommen udførte Arbeider have kostet 20 583 Spd. Dens Indtægter have været mere end tilstrækkelige til at dække Skatter og Renter. Den har altsaa ikke kostet Jernbanen mere end 56 755 Spd. Herpaa er ikke afskrevet mere end 20 000 Spd., der udgjorde Salgssummen for en Del af den Grund, som i Henhold til Contracten leveredes af Staten, og som siden er solgt til Christiania Commune, samt 48 Spd., indkomne ved Afløsningen af en Sørengen tilhørende Grundrente. Sørengen er altsaa opført for det fulde Beløb, den har kostet Jernbanen. At forhøie det Beløb, hvormed en Eiendom er opført paa Capitalconto, fordi man har den Mening, at Eiendommen ved Conjuncturernes Udvikling er stegen i Værdi, vilde, saavidt vi vide, være usædvanligt og under enhver Omstændighed urigtigt, thi en saadan Mening kan let være feilagtig. Det anføres i Klageskriftets No. 34, at der skal være budt Jernbanen 100,000 Spd. for Eiendommen, men at Directionen afslog Tilbudet, fordi Eiendommen var mere værd for Jernbanen. Det forholder sig ganske rigtigt, at de engelske Directeurers Repræsentant har gjort et saadant Tilbud. I en Henseende kunde det synes, som om Directionen burde have modtaget Tilbudet, thi Sørengen forrenter paa langt nær 100 000 Spd. Til at sælge den Del af Sørengen, der er at betragte som Vederlag for den af Staten afgivne og senere samtidigt med Kjøbet af Sørengen solgte Strand og Brygge tilhørende Christiania Station, er Directionen naturligvis uberettiget. Naar Directionen forøvrigt ei indlod sig paa det nævnte Tilbud, ligger Grunden dertil i den Fordel, Eiendommen middelbart bringer Jernbanen. Directionen kan nemlig, som forhen bemærket, paa denne Eiendom skaffe Oplagssteder for de Trælasthandlere, som ikke selv eie saadanne, og Jernbanen har desuden ved Kjøbet af denne Eiendom sikret sig nødvendig Bryggeplads for Losningen af Kul og andre Gjenstande, den forskriver hjem fra Udlandet. Eiendommens Værdi beror imidlertid hovedsageligt paa, hvorvidt Trælastudførselen fra Glommens Vasdrag vil vedblive for en væsentlig Del at foregaa over Christiania. Og dette tør Directionen ingenlunde anse sikkert. Skulde Christiania Trælastudførsel aftage i mærkelig Grad, vilde Sørengen tabe betydeligt i Værdi. Vi anse det derfor under enhver Omstændighed urigtigt at opføre Sørengen paa Capitalconto for en større Sum, end den har kostet. Især vilde det være urigtigt og mod al Sædvane i enhver anden practisk Bedrift at forhøie Eiendommens Capitalconto i den Hensigt at sætte Jernbanen istand til at uddele større Dividende. Thi endog den Forhøielse i Værdi, som en Eiendom utvivlsomt og for bestandig har vundet blot ved en Forbedring af Conjuncturerne, er ikke Indtægt. Havde Directionen solgt Sørengen, vilde den efter vor Opfatning have været aldeles uberettiget til at uddele den ved Salget indkomne Sum som Udbytte og derved at formindske Jernbanens Formue. Salgssummen vilde alene kunne have været anvendt til Forbedringer af Banen eller Formindskelse af dens Gjæld.

Paa den Paastand i Klageskriftet, at Directionen skulde være berettiget til at uddele som Dividende de 20 000 Spd. Jernbanen fik for det til Christiania Commune solgte, af Regjeringen i sin Tid leverede Grundstykke, skulle vi ikke spilde et Ord.

Tilbage staar det nu alene at omhandle den i Klageskriftets No. 25 udtalte Benegtelse af, at Hans Majestæt Kongens Afgjørelse af den mellem de norske og engelske Directeurer opstaaede Meningsforskjel om Opgjøret af det rene Overskud, ikke skal være endelig og bindende for alle Parter.

Contracten af 17de December 1850 siger i § 9 uden nogensomhelst Indskrænkning, at Jernbanens Bestyrelse overdrages til Directionen. Nogen anden Autoritet med beslutende Myndighed i Jernbanens Anliggender anordner Contracten ikke, undtagen forsaavidt den tillægger Kongen Ret til at beskikke tre Medlemmer af Directionen, og Preferenceactiernes Eiere Ret til at vælge de tre andre Medlemmer. Deraf følger, at alt, hvad der paa Jernbanecompagniets Vegne skal eller kan besluttes og foretages, maa afgjøres af Directionen. Spørgsmaalet om, hvad der skal betragtes som rent Overskud, kan ikke lades henstaa uafgjort, og falder derfor ligefrem ind under Directionens Competance.

Det maatte ved Contractens Oprettelse kunne forudsees, at der herom, saavelsom om andre lignende Sager kunde opstaa Meningsforskjel mellem de norske og engelske Directeurer.

I et almindeligt Actieselskab vilde Myndigheden til i saadant Tilfælde at afgive den fornødne Bestemmelse være tillagt en Generalforsamling af Actionærerne. Nogen Generalforsamling af Jernbanens Actionærer lod sig imidlertid ikke istandbringe, og Contractens § 9 har derfor tillagt Hans Majestæt Retten til at afgjøre de Sager, hvorom Directionen ei kan blive enig, alene med Undtagelse af Spørgs-

maal om Fastsættelsen af de i Henhold til Contractens § 10 bestemte Taxter, der ikke kunne forandres uden Samtykke af Preferenceactiernes Repræsentanter i Directionen.

Ved Afgjørelsen af Spørgsmaalet om, hvad der er at betragte som rent Overskud, maa selvfølgelig baade Directionen og i Tvisttilfælde Kongen holde sig Contractens Bestemmelser efterrettelige. Men vi antage, at ligesom det var Contractens Hensigt, at Hr. Robert Stephensons Afgjørelser af de Spørgsmaal, der ved Contractens §§ 4, 5, 8 og 14 vare henlagte under ham, skulde være endelige, saaledes at de ikke kunde rokkes, hvor urigtigen han end ved Afgivelsen af sine Beslutninger maatte have fortolket Contracten, — og denne forbindende Virkning af Hr. Stephensons Decisioner har man fra norsk Side aldrig draget i Tvivl, — saaledes har det ogsaa været Contractens Hensigt, at de af Hs. Majestæt Kongen givne Afgjørelser skulde være ligesaa urokkelige. Der maa i Bestemmelser af denne Beskaffenhed i en og samme Contract nødvendigen være saamegen Reciprocitet, især hvor det er til en suverain Stats Overhoved, den afgjørende Myndighed contractsmæssigen overdrages.

Vi kunne ikke forestille os Muligheden af, at denne Opfatning skulde blive underkjendt af nogen norsk Domstol. Men lige over for det fremmede Lands Undersaatter, der have forfattet det fremlagte Klageskrift, anse vi det dog ikke overflødigt at paavise, hvor umuligt det er, at i alt Fald den mellem de norske og engelske Directeurer omtvistede og af Kongen afgjorte Sag i hele sin Udstrækning skulde kunne sættes under Domstolenes Afgjørelse, og hvor klart det er, at de norske Directeurer have Ret i de Spørgsmaal, som der paa nogen Maade kan være Tale om at forelægge Domstolene til Prøvelse.

Det første Spørgsmaal, som her verserer, er hvorvidt de engelske Directeurer have Ret i den Paastand, at Directionen ei har Adgang til at bruge Banens Indtægter til andet end at vedligeholde den og dens Materiel, eller om de norske have Ret, naar de tro, at Directionen tillige er bemyndiget til at foretage de Forbedringer og Udvidelser, som skjønnes at være nødvendige for at besørge Trafikken paa en forsvarlig Maade. Vi mene, at den Bestemmelse i Contractens § 3, som vi før have paaberaabt os, og som fra engelsk Side aabenbart har været overseet, hæver enhver Mulighed af Tvivl herom.

Det andet Hovedspørgsmaal er, hvorvidt Contractens § 15 er saaledes at forstaa, at den hele Sum, der ved Aarets Udgang factisk er i Jernbanens Casse, skal betragtes som rent Udbytte og uddeles som Dividend, eller om deri kan gjøres Fradrag af Hensyn til Fremtidens Krav. Den første Paastand har, som før paavist, Sagens Natur imod sig. Den strider mod den lige siden Jernbanens første Driftsaar vedtagne og stadigt fulgte Fortolkning af Contracten. Ja endog Klageskriftets Forfattere ere saalangt fra at vedkjende sig denne Paastand i hele dens Udstrækning, at de selv paastaa, at de fornødne Midler til de større Fornyelser, navnlig Omlægninger af Skinnerne, Anskaffelser af nye Locomotiver og Dampskibe i Stedet for de udslidte, bør foregaa paa den Maade, at man paa Forhaand successivt afsætter Penge dertil. De have derved jo selv opgivet den Fordring, at alt, hvad der haves i Behold ved Aarets Udgang, virkelig skal uddeles som Dividend, og de have ovenikjøbet oplyst, at den af dem anbefalede Fremgangsmaade er sædvanlig ved de engelske Baner, hvilket vil sige, at de engelske Contracteurer, da Contracten af 17de December 1850 afsluttedes, maa have været paa det Rene med, at Udtrykkene „det rene Udbytte" i § 15 ikke betyder den hele Forskjel mellem Udgift og Indtægt ved Regnskabsaarets Ende. Gjælder dette om Udgifter til Fornyelser, maa det ogsaa gjælde om Udgifter til de i Kraft af Forudsætningen i Contractens § 3 foretagne Udvidelser og Forbedringer. Og kan Directionen til saadanne Udgifter paa Forhaand af Indtægterne afsætte de fornødne Midler, saa maa den, som før paavist, ogsaa kunne tilveiebringe disse Midler ved Laan, som betales af de følgende Aars Indtægter.

Men hvad bliver der saa tilbage at tviste om? Det bliver da kun Spørgsmaalene, hvorvidt de udførte Foretagender virkelig vare nødvendige, hvilken af de nævnte Fremgangsmaader for at dække Udgiften der er den hensigtsmæssigste, hvormeget der hvert Aar skal afsættes, eller i hvilke Terminer Laanet bør tilbagebetales, eller om Udgiften er saa ringe, at den bør dækkes af Aarets Indtægt. Alt dette er imidlertid rene Administrationsspørgsmaal, som maa afgjøres af Directionen efter et fornuftigt Skjøn, eller, hvis dens norske og engelske Medlemmer blive uenige, af Kongen, i begge Tilfælde med endelig Virkning. Det maa netop være paa saadanne Tilfælde, man har tænkt, da man i Contractens § 9 gjorde Kongen til Opmand i Directionens Tvistigheder. Den nævnte Paragraf omhandler ikke, eller dog ikke nærmest det Slags Administrationsspørgsmaal, hvori Dissents kan opkomme ogsaa inden en Direction, hvis Medlemmer alle ere valgte paa samme Maade. Paragraphen taler, som navnlig dens engelske Text viser, just om de Tilfælde, hvori de engelske og de norske Medlemmer af Directionen staa mod hinanden, og hvor Meningsforskjellen altsaa regelmæssigt vil hidrøre fra en Strid mellem Preferenceactieeiernes Fordringer, og de øvrige i Jernbanen delagtige Interesser. Og en saadan Strid vil næsten blot kunne opkomme ved Spørgsmaal enten om Taxterne, — hvorom § 10 indeholder en særegen Regel, — eller om saadanne Spørgsmaal som dem, der nu ere Gjenstand for Tvist. Ved at negte Kongen den endeligt afgjørende Myndighed i disse Spørgsmaal vilde man berøve den omhandlede Bestemmelse al practisk Betydning. Man vilde derved ogsaa komme i Strid med Forholdets egen Natur. Selv om man antager, at det ikke er Kongen, men Domstolene, som i Tilfælde af Tvist have endelig at afgjøre, hvorledes Contracten er at forstaa, vilde dette ikke medføre, at Domstolene skulde afgjøre Spørgsmaal om, hvilke Forbedringer og Udvidelser af Jernbanen der skulde finde Sted, eller hvormeget der af hvert Aars Indtægter skal anvendes til fremtidige Udgifter. Thi derom opstiller Contracten aldeles ingen Bestemmelse, hvoraf følger, at disse Spørgsmaal maa løses efter en Undersøgelse og Overveielse af alle de factiske Omstændigheder, der i hvert enkelt foreliggende Tilfælde fornuftigvis

maa komme i Betragtning. Men en saadan Myndighed er ligefrem indbefattet under Begrebet Bestyrelse.

Sandheden heraf bliver indlysende, naar man nærmere undersøger de Detailspørgsmaal, der nu ere Gjenstand for Tvist mellem de norske Directeurer og Klageskriftets Forfattere. Denne Tvist dreier sig nærmest om, hvorvidt Ombygningen af Jernbroen ved Lillestrøm og Broerne over Riselven, Omlægningen af Linien mellem Robsrud og Lersund, Opførelsen af en Stald i Christiania og Anskaffelsen af nye Locomotiver vare nødvendige eller hensigtsmæssige Foranstaltninger, og om Jernbanens productive Værdi derved er saaledes forøget, at Udgifterne for nogen Del bør føres paa Capitalconto, og i saa Fald hvormeget; — om Dampskibet „Jernbarden" er ubrugeligt, om det kan paaregnes, at Dampskibet „Dronningen" i længere Tid vil kuue holdes i lønnende Fart, og hvormeget der til Fornyelse saavel af disse Skibe samt af „Kong Oscar", og til Dækkelse af den Jernbanen forøvrigt ved Dampskibsfarten paaførte Risico bør afsættes, samt om hvor stor Capitalværdi Sørengen skal opføres for. Vore Domstole kunne under ingen Omstændighed selv umiddelbart afgjøre disse Spørgsmaal. Bragtes Tvisten ind for Domstolene, og disse ikke vilde lade den af Kongen fattede Beslutning blive staaende urokket, maatte de henvise Afgjørelsen af sine Spørgsmaal til Skjønsforretninger. Og Spørgsmaal af lignende Beskaffenhed maa regelmæssigen opkomme ved hvert eneste Aars Opgjør. Hvis nu Kongens Beslutninger herom, naar Sagen var forelagt ham, fordi Directionens Medlemmer havde været uenige, skulde kunne angribes af Actieeierne og gjøres til Gjenstand for Proces, maatte enhver Actieeier have samme Ret, selv om Directionens Medlemmer havde været enige, og Sagen altsaa afgjort af dem. Dette vilde ikke sige mindre, end at den besluttende Myndighed i mange af Jernbanens vigtigste Anliggender vilde blive overført fra Directionen og Kongen til 4 eller 8 for hvert enkelt Tilfælde af Byfogden i Christiania eller en Foged i Akershus Amt opnævnte Mænd. At dette vilde komme i Strid ikke blot med Contracten, men med al fornuftig Forretningsorden, tiltrænger ingen vidtløftig Forklaring. Kun maa vi gjøre opmærksom paa, at Directionen, naar den i saa Fald iværksatte et Foretagende, aldrig kunde vide, hvorvidt dens Beslutning om, hvorledes Udgiften skal dækkes, vilde blive staaende urokket, eller om den vilde blive angrebet af en Actionær, og omgjort af Domstolene i Henhold til en under Processen afholdt Skjønsforretning. Det maa være indlysende for Enhver, hvor umuligt det er, at man ved Contracten kan have villet stille Jernbanens Bestyrelse under saadanne Vilkaar; thi Afgjørelsen af Spørgsmaalene om, hvorvidt og naar et Arbeide skal udføres, afhænger ofte netop af Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade Midlerne dertil skulle tilveiebringes.

Skrivelse af 6te Juni 1871 fra Departementet for det Indre til Directionen for den norske Hovedjernbane.

Ved kongelig Resolution af 27de f. M. er det i Anledning af en fra Eierne af Preferenceactier i den norske Hovedjernbane indkommen Forestilling, dateret Westminster den 12te Juli 1870, naadigst bestemt at skulle have sit Forblivende ved den under 14de Marts 1870 afgivne naadigste Resolution angaaende Fastsættelsen af Actieudbyttet af nævnte Jernbanes Drift i Aaret 1869.

Hvilket herved meddeles til Underretning for Directionen, som under 13de Marts sidstleden har udtalt sig angaaende Sagen.

Statistique de l'exploitation

pour les exercises 1854—1870.

	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	Calcul moyen pour les exercises 1854—1864.
Longueur et capital employé.							
Longueur totale exploitée . . . . . Miil	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
kilom.	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8
Capital employé par „Miil“ . . . . . Spd.	373 052	373 638	374 805	375 873	373 973	370 618	370 121
- kilom. . . . . fr.	185 651	185 942	186 523	187 055	186 109	184 439	184 192
Matériel roulant.							
Nombre des locomotives	14	12	12	12	12	12	12
— - voitures à voyageurs	34	34	34	34	34	34	34
— - — de poste	6	6	6	6	6	6	6
— - wagons à marchandises	366	365	339	324	322	322	322
— - voitures et wagons en total	406	405	379	364	362	362	362
Capacité de charge des wagons à marchandises en total, centners	41 920	41 850	38 740	36 940	36 720	36 720	36 720
kil.	2 088 093	2 084 606	1 929 692	1 840 032	1 829 073	1 829 073	1 829 073
do. do. do. par „Miil“ de chemin exploité, centners	6 987	6 975	6 457	6 157	6 120	6 120	6 120
kil. par kilom.	30 813	30 760	28 476	27 153	26 989	26 989	26 989
Mouvement.							
Parcours des locomotives . . . . . Miil	27 717	28 087	27 180	27 650	25 850	21 890	18 168
kilom.	313 063	317 242	306 998	312 307	291 976	247 248	205 208
Consommation en combustible par „Miil“ parcouru ℔'s	257	262	261	263	272	291	366
kil. par kilom.	11,35	11,55	11,51	11,60	11,99	12,83	16,14
Nombre des voyageurs	200 002	199 690	198 092	198 379	182 613	156 145	159 136
— - centners de marchandises	*) 5 539 739	*) 5 574 575	*) 5 061 092	5 068 619	5 008 048	4 158 120	3 292 450
kil.	275 941 989	277 677 217	252 099 926	252 474 856	249 457 732	207 121 654	164 001 445
Total des „Miil“ parcourus par les voyageurs . . Miil	533 200	564 643	553 476	570 976	517 353	471 707	477 946
kilom.	6 022 494	6 377 642	6 251 511	6 449 174	5 843 502	5 327 931	5 398 400
— „Centnermiil“ — — marchandises. Cent. miil.	*) 14 779 654	*) 15 871 830	*) 14 490 632	14 361 656	14 449 443	12 803 844	10 077 638
kil. × kilom.	8 315 320 422	8 929 799 854	8 152 711 031	8 080 146 652	8 129 537 316	7 203 691 339	5 669 874 878
Quantités moyennes, calculées sur toute la longueur du chemin de fer: voyageurs	88 867	94 107	92 246	95 162	86 225	78 618	79 658
marchandises, centners	2 463 276	2 645 305	2 415 105	2 393 609	2 408 240	2 133 874	1 679 606
kil.	122 699 152	131 766 266	120 299 689	119 228 944	119 957 734	106 291 187	83 663 476

Produits financiers de l'exploitation.

Recettes, résultant du transport des voyageurs . . Spd.	46 517	49 268	48 642	48 366	44 601	40 993	42 511
fr.	261 472	276 936	273 417	271 865	250 702	230 422	238 954
— — — des bagages . . Spd.	1 558	1 772	1 738	1 845	1 512		
fr.	8 758	9 960	9 769	10 371	8 499		
— — — de la poste, des equipages, chevaux, chiens et bestiaux Spd.	2 701	2 717	3 148	3 096	2 664	7 392	5 924
fr.	15 182	15 272	17 695	17 403	14 974	41 550	33 299
— — — des marchandises . . Spd.	177 574	205 823	185 868	182 592	179 392	167 870	131 913
fr.	998 143	1 156 931	1 044 764	1 026 350	1 008 362	943 597	741 483
— — des revenus autres . . . . . Spd.	20 940	19 899	18 305	11 507	14 405	13 207	6 273
fr.	117 704	111 852	102 892	64 680	80 971	74 237	35 260
Total Spd.	249 290	279 479	257 701	247 406	242 574	229 462	186 621
fr.	1 401 259	1 570 951	1 448 537	1 390 669	1 363 508	1 289 806	1 048 996
Dépenses: A. pour l'entretien et la surveillance de la voie Spd.	27 812	37 262	30 048	23 553	24 462	24 029	24 454
fr.	156 331	209 450	168 900	132 391	137 501	135 067	137 456
B. pour l'exploitation: a. traction et entretien des locomotives Spd.	31 494	36 537	26 721	31 535	28 431	29 281	33 214
fr.	177 028	205 374	150 199	177 258	159 811	164 589	186 695
b. entretien des voitures et wagons Spd.	14 025	18 897	19 407	11 002	15 886	11 717	8 925
fr.	78 835	106 220	109 087	61 842	89 295	65 861	50 167
c. entretien des stations et du télegraphe Spd.	15 757	12 207	9 557	7 299	11 488	4 475	8 603
fr.	88 570	68 616	53 720	41 028	64 574	25 154	48 358
d. salaires du personel des stations et des conducteurs, frais d'éclairage, de combustible etc. des stations . . . Spd.	27 085	25 303	24 149	24 397	24 756	25 011	21 736
fr.	152 245	142 228	135 741	137 136	139 153	140 587	122 178
C. frais généraux . . . . . Spd.	22 651	24 242	22 942	22 494	21 140	17 869	15 425
fr.	127 321	136 264	128 957	126 439	118 828	100 441	86 704
Total Spd.	138 824	154 448	132 824	120 280	126 163	112 382	112 357
fr.	780 330	868 152	746 604	676 094	709 162	631 699	631 558
Produit net . . . . . Spd.	110 466	125 031	124 877	127 126	116 411	117 080	74 264
fr.	620 929	702 799	701 933	714 575	654 346	658 107	417 438

*) Marchandises de service non comprises.

Résultats statistiques calculés sur les moyennes.	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	Calcul moyen pour les exercises 1854—1864.
„Miil" parcourus par chaque locomotive . . . . . Miil	1 979	2 340	2 265	2 304	2 154	1 824	1 514
kilom.	22 361	26 437	25 583	26 025	24 331	20 604	17 101
Rapport des „Miil" de parcours à un „Miil" de longueur	4 619	4 681	4 530	4 608	4 308	3 648	3 028
Parcours moyen d'un voyageur . . . . . Miil	2,7	2,8	2,8	2,9	2,8	3,0	3,0
kilom.	30,10	31,94	31,56	32,51	31,51	34,12	33,80
— — d'un centner de marchandises . . Miil	2,7	2,8	2,9	2,8	2,9	3,1	3,6
kilom.	30,13	32,16	32,34	31,63	32,78	35,01	40,66
Produit par „Miil" d'un voyageur . . . . . Spd.	0,087	0,087	0,088	0,085	0,086	0,087	0,089
par kilom. fr.	0,0434	0,0433	0,0437	0,0422	0,0429	0,0433	0,0443
— - — d'un centner de marchandices . Spd.	0,012	0,013	0,013	0,013	0,012	0,013	0,013
par kilom d'un kil. fr.	0,00012	0,00013	0,00013	0,00013	0,00012	0,00013	0,00013
Produit brut par „Miil" de la longueur exploitée:							
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	8 012,50	8 506,67	8 396,67	8 368,50	7 685,50	6 832,17	7 085,17
par kilom. fr.	3 987,46	4 233,38	4 178,63	4 162,77	3 823,02	3 398,56	3 524,40
des marchandises, bestiaux etc. . . . . Spd.	30 045,83	34 756,66	31 502,66	30 948,00	30 342,67	29 210,33	22 972,83
par kilom. fr.	14 952,41	17 296,78	15 677,42	15 394,59	15 093,45	14 530,19	11 427,46
des revenus autres . . . . . Spd.	3 490,00	3 316,50	3 050,83	1 917,83	2 400,83	2 201,17	1 045,50
par kilom. fr.	1736,82	1650,46	1518,27	953,98	1 194,26	1 094,94	520,06
Total Spd.	41 548,33	46 579,83	42 950,16	41 234,33	40 429,00	38 243,67	31 103,50
par kilom. fr.	20 676,69	23 180,62	21 374,32	20 511,34	20 110,73	19 023,69	15 471,92
Produit brut par „Miil" du parcours des locomotives:							
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	1,73	1,82	1,85	1,82	1,78	1,87	2,34
par kilom. fr.	0,863	0,904	0,922	0,904	0,888	0,932	1,164
des marchandises etc. . . . . Spd.	6,50	7,42	6,95	6,71	7,04	8,01	7,59
par kilom. fr.	3,237	3,695	3,461	3,342	3,505	3,985	3,776
des revenus autres . . . . . Spd.	0,76	0,71	0,67	0,42	0,56	0,60	0,34
par. kilom. fr.	0,376	0,353	0,335	0,207	0,277	0,300	0,172
Total Spd.	8,99	9,95	9,47	8,95	9,38	10,48	10,27
par kilom. fr.	4,476	4,952	4,718	4,453	4,670	5,217	5,112
Dépenses par „Miil" de la longueur exploitée:							
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	4 635	6 210	5 008	3 926	4 077	4 005	4 076
par kilom. fr.	2 306,79	3 090,60	2 492,25	1 952,67	2 028,04	1 992,14	2 027,37
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	5 249	6 089	4 453	5 256	4 738	4 880	5 535
par kilom. fr.	2 612,19	3 030,46	2 216,31	2 614,43	2 357,09	2 427,57	2 753,61
des B[b] (do. voitures et wagons) . . Spd.	2 338	3 150	3 234	1 834	2 648	1 953	1 487
par kilom. fr.	1 163,27	1 567,36	1 609,66	912,12	1 317,04	971,40	739,93
des B[c] (do. l'entretien des stations) Spd.	2 626	2 035	1 593	1 216	1 915	746	1 434
par kilom. fr.	1 306,92	1 012,48	792,68	605,13	952,42	371,00	713,25
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	4 514	4 217	4 025	4 066	4 126	4 168	3 623
par kilom. fr	2 246,50	2 098,69	2 002,97	2 022,65	2 052,40	2 073,55	1 802,03
des C (frais généraux) . . . . . Spd.	3 775	4 040	3 824	3 749	3 523	2 978	2 571
par kilom. fr.	1 878,72	2 010,68	1 902,86	1 864,88	1 752,63	1 481,43	1 278,82
Total Spd.	23 137	25 741	22 137	20 047	21 027	18 730	18 726
par kilom. fr.	11 514,39	12 810,27	11 016,73	9 971,88	10 459,62	9 317,09	9 315,01

Dépenses par „Miil“ du parcours des locomotives:							
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	1,003	1'327	1,106	0,852	0,946	1,097	1,346
par kilom. fr.	0,499	0,660	0,550	0,424	0,471	0,546	0,670
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	1,136	1,301	0,983	1,141	1,100	1,338	1,828
par kilom. fr.	0,565	0,647	0,489	0,568	0,547	0,666	0,910
des B[b] (do. voitures et wagons) . Spd.	0,506	0,673	0,714	0,398	0,615	0,535	0,491
par kilom. fr.	0,252	0,335	0,355	0,198	0,306	0,266	0,244
des B[c] (do. l'entretien des stations) Spd.	0,569	0,434	0,351	0,264	0,444	0,205	0,474
par kilom. fr.	0,283	0,216	0,175	0,131	0,221	0,102	0,235
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	0,977	0,901	0,889	0,882	0,958	1,143	1,196
par kilom. fr.	0,486	0,448	0,442	0,439	0,477	0,569	0,595
des C (frais généraux) . . . . . Spd.	0,817	0,863	0,844	0,813	0,818	0,816	0,849
par kilom. fr.	0,407	0,430	0,421	0,405	0,407	0,406	0,422
Total Spd.	5,008	5,499	4,887	4,350	4,881	5,134	6,184
par kilom. fr.	2,492	2,736	2,432	2,165	2,429	2,555	3,076
Produit net par „Miil“ de la longueur exploitée . . Spd.	18 411,00	20 838,50	20 812,83	21 187,67	19 401,83	19 513,33	12 377,33
par kilom. fr.	9 162,297	10370,356	10357,577	10539,454	9 651,122	9 706,592	6 156,903
— — — du parcours des locomotives Spd.	3,985	4,451	4,594	4,598	4,503	5,349	4,088
par kilom. fr.	1,9834	2,2153	2,2864	2,2881	2,2411	2,6617	2,0342
Rapport de la perte ou du produit net au capital employé pour cent	4,935	5,577	5,553	5,637	5,188	5,265	3,344
Rapport de la dépense totale à la recette brute - -	55,7	55,3	51,5	48,6	52,0	48,9	60,2
Rapport à la dépense totale des dépenses spéciales:							
sous A (l'entretien de la voie) . . . pour cent	20,0	24,1	22,6	19,6	19,4	21,4	21,8
— B (l'exploitation) . . . . . - -	63,7	60,2	60,1	61,7	63,8	62,7	64,5
— C (frais généraux) . . . . . - -	16,3	15,7	17,3	18,7	16,8	15,9	13,7
Rapport à la recette totale des recettes spéciales:							
Voyageurs et bagages . . . . . pour cent	19,3	18,3	19,6	20,3	19,0	17,9	22,8
Marchandises, bestiaux etc. . . . . - -	72,3	74,6	73,3	75,0	75,0	76,4	73,9
Revenus autres . . . . . - -	8,4	7,1	7,1	4,7	6,0	5,7	3,3
Rapport à la recette totale des dépenses spéciales:							
sous A (l'entretien de la voie) . . . pour cent	11,2	13,3	11,6	9,5	10,1	10,4	13,1
— B (l'exploitation) . . . . . - -	35,4	33,3	31,0	30,0	33,2	30,7	38,8
— C (frais généraux) . . . . . - -	9,1	8,7	8,9	9,1	8,7	7,8	8,3

Observations.

1 Speciedaler	=	5 Franc 62,1 Centimes.
1 Miil (36 000 Fod)	=	11,295 Kilomètres.
1 Centner (100 ℔)	=	49,81137 Kilogrammes.

C. No. 8.

DE OFFENTLIGE JERNBANER.

DRIFTSBERETNING

FOR

KONGSVINGER-LILLESTRØM-JERNBANE

I AARET 1870.

AFGIVEN TIL

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE

AF

DIRECTIONEN FOR DE SØNDENFJELDSKE STATSJERNBANER.

CHRISTIANIA.

TRYKT I CARL C. WERNER & COMP's BOGTRYKKERI.

1871.

Indhold.

Indtægter og Udgifter (Recettes et dépenses) . . . . . Pag. 1
Oplysninger om Indtægterne (Renseignements sur les recettes) . . . . . — 4
do. - Udgifterne (do. - - dépenses) . . . . . — 7
do. - Passageerbefordringen (do. - le transport des voyageurs) . . . . . — 9
do. - Godsbefordringen (do. - - transport des marchandises) . . . . . — 14
Sammenligning mellem Godsbefordringen i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison du transport des marchandises pour les 8 exercises finis) . . . . . — 30
Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison des recettes pour les 8 exercises finis) . . . . . — 32
Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison des dépenses pour les 8 exercises finis) . . . . . — 33
Oplysninger om Locomotivernes Drift (Renseignements sur le service des machines locomotives) . . — 34
Oplysninger om Vognenes Drift samt Vogndepartementets Udgifter (Renseignements sur le service
des voitures et wagons et sur les dépenses du département des voitures et wagons) . . — 41
Vedligeholdelse af Jernbanelinien (Entretien de la voie) . . . . . — 44
do. - Broerne (Entretien des ponts) . . . . . — 44
do. - Bygninger (Entretien des bâtiments) . . . . . — 45
do. - Stationspladse (Entretien des places des stations) . . . . . — 45
Oplysning om Forandringen af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret
(Reseignement sur le changement du capital du chemin de fer dans l'exercise fini) . . . — 46
Uheld og Standsninger (Accidents et délais) . . . . . — 46
Anhang (Appendice). A. Om Gjennemgangstrafikken mellem de svenske Statsbaner og Hoved- og
Kongsvinger-Jernbanerne . . . . . — 47
B. Angaaende Revision af Contracten mellem Hoved- og Kongsvingerbanen . — 57
C. Angaaende Nedsættelsen af Fragt for Brænde til Christiania . . . . . — 70
D. Angaaende Opførelse af Locomotivhuse paa Charlottenberg og Kongsvinger — 71
E. Angaaende Ombygning af Fetsundbroen . . . . . — 79
F. Angaaende Ombygning af to 3die Plads Passageervogne til Postvogne . . — 93
G. Angaaende Bestemmelser om Transport af Krigsfornødenheder . . . . . — 94
H. Ordningen af Toldforholdet ved Jernbanen . . . . . — 95
Statistique de l'exploitation pour les exercises 1863—1870 . . . . . — 100

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes Regnskab

for Driftsaaret 1870.

Indtægter:

			Spd.	ß	Spd.	ß
Indtægt for Befordring af 123 234 Passagerer			25 311	28½		
— - — - 176 Vogne			132	98		
— - — - 1 565 levende Dyr			674	14½		
— - — - Bagage			373	30		
— - — - Pakker			791	93		
— - — - Melk			1 843	119		
— - — - Telegrammer			428	31½		
— - — - Varer			77 355	63		
— - — - Posten			2 090	84		
Pakhuusleie			11	109		
Tomteleie			104	30		
Huusleie			237	80		
	Spd.	ß	Spd.	ß		
Leie af Kongsvingerbanens Locomotiver:						
Til Hovedbanen	104	33				
Til Ballastkjørsel paa Nordvestre Stambane	10	63				
Til Trafik paa samme	6 441	84				
			6 556	60		
Herfra Leie af Hovedbanens Locomotiver	142	59				
÷ godtgjort af Nordvestre Stambane	16	113				
			125	66		
					6 430	114
Renter					868	25
Agio Conto					„	7
						116 654 86½

Udgifter:

Directionens Løn, Andeel					314	60
Hoved-Contoirets Udgifter:						
Lønninger			2 665	59		
Contoirudgifter			864	117		
					3 530	56
Stationsudgifter:						
Lønninger			8 723	21		
Contoirudgifter			748	59		
Olie, Lys, etc.			526	2½		
Brænde			558	96		
Assurance og Afgifter			269	40		
Conducteurer, ¾ af den ved Contract med Hovedbanen for Drift af Vogne fastsatte Godtgjørelse	4 326	108				
Herfra ¾ af hvad der er godtgjort af den Nordvestre Stambane	365	107				
			3 961	1		
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium			655	19½		
					15 441	119
				Lateris	19 286	115	116 654 86½

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

					Spd.	ß	Spd.	ß
				Transport	19 286	115	116 654	86½
Locomotiv-Departementets Udgifter:								
Vedligeholdelse og Drift af Locomotiver efter Contract med Hovedbanen . . .					33 846	80		
Vogn-Departementets Udgifter:								
Vedligeholdelse af Vogne efter Contract med Hovedbanen		9 968	95					
Herfra Godtgjørelse af den Nordvestre Stambane . .		1 347	38					
				8 621	57			
Drift af Vogne, Smørelse, Vognvisiteurer etc., ¼ af den ved Contract med Hovedbanen for Drift af Vogne fastsatte Godtgjørelse		1 442	36					
Herfra ¼ af hvad der er godtgjort af den Nordvestre Stambane		121	116					
				1 320	40			
Leie af Hovedbanens Vogne		10 508	53					
Herfra Godtgjørelse af den Nordvestre Stambane . .		469	97					
		10 038	76					
Herfra Leie af Kongsvgr.banens Vogne:	Spd. ß							
Paa Hovedbanen	7 019 91							
Til Ballastkjørsel paa Nordvestre Stambane	576 60							
Til Trafik paa samme	919 53							
		8 515	84					
				1 522	112			
						11 464	89	
Ingenieur-Departementets Udgifter:								
Gager				919	92			
Contoirudgifter				232	11			
Lønninger til Skinnelæggere, ordinaire				9 278	31			
do. „ do. extraordinaire				231	99			
Ballastskufning, Afgrøftning og Sneeskufning				1 642	58			
Materialier til Liniens Vedligeholdelse				3 885	106½			
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse, ordinaire				675	31			
do. „ do. do. extraordinaire				1 912	68			
Materialier „ do. do.				2 730	95			
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium				2 416	„			
						23 924	111½	
Vedligeholdelse af Bygninger						5 585	105½	
Do. - Stationspladse						2 211	78½	
Do. - Telegrafen						870	43	
Uniformer						659	75	
Erstatninger						97	113½	
Afgift for Benyttelse af Banen mellem Grændsen og Charlottenberg						1 500	„	
Tilskud til Pensions- og Understøttelsescassen						210	58	
Opfylding af Hauger Bro						193	14	
Forskjellige Udgifter						479	10½	
								100 331	53½
Heraf følger for 8de Driftsaar en Gevinst af								16 323	33

der overføres til Ombygnings- og Reservefondet.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Hermed salderes Balance-Contoen, som udviser følgende:

Activa:

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Norsk Hoved Jernbane			9 301	43½		
Den Nordvestre Stambane			1 139	60½		
Marine- og Post-Departementet			1 513	24		
Beholdninger under Ingenieur-Departementet	15 257	20				
Do. af Diverse	874	75				
			16 131	95		

Capitalconti:

Anlæg af Sidebane ved Nerdrumsstranden	3 435	63				
Opførelse af Betjentbolig paa Charlottenberg	2 056	25				
Opførelse af nyt Vognskuur paa Kongsvinger	938	79				
Anskaffelse af nye Driftsmidler	28 326	2				
			34 756	49		
					62 842	32

Passiva:

Den Norske Statskasse						28 326	2	
Kongsvinger-Grændsen Jernbane-Anlæg						9 439	41	
Ombygnings & Reservefond:	Spd.	ß						
Tilbagestaaende fra 31te December 1869	13 085	111						
Afsat pr. 31te December 1870	16 323	33						
			29 409	24				
hvoraf er besluttet afskrevet paa følgende Conti:	Spd.	ß						
a) Forlængelse af Sidebane ved Galterud	172	90						
b) Forandring af 2 Stkr. 3die Kl. Vogne til Postvogne	563	28						
c) Indkjøb af Jordstykker langs Linien	553	69						
d) Opførelse af Vagtbolig ved Diesen	333	34						
			1 622	101				
Og paa Capitalconto:								
Anskaffelse af nye Driftsmidler			2 709	54				
					4 332	35		
Og bliver saaledes henstaaende som Reservefond							25 076	109
							62 842	32
								62 842 32

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 8 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigst udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt.

Stationens Navn.	Indtægt for afgaaede.								Indtægt for ankomne.								Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne.								pCt. af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne.
	Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Hovedbanens Stationer over Lillestrøm	9 207	5	960	119	17 983	21½	28 151	25½	10 394	27½	2 969	43	53 749	67½	67 113	18	9 800	76¼	1 965	21	35 866	44½	47 632	21¾	44,6
Lillestrøm .	756	33	18	21	1 848	14	2 622	68	462	87	13	119½	2 221	110	2 698	76½	609	60	16	10¼	2 035	2	2 660	72¼	2,4
Fetsund . .	719	87½	231	112½	823	64	1 775	24	742	35½	93	117½	668	39	1 504	72	731	1½	162	115	745	111½	1 639	108	1,6
Blakjer. . .	871	89	221	29	1 844	62	2 937	60	868	109	83	39	588	78	1 540	106	870	39	152	34	1 216	70	2 239	23	2,1
Haga	432	117	266	83	514	89	1 214	49	439	63	48	28½	150	17	637	108½	436	30	157	55¾	332	53	926	18¾	0,9
Aarnæs . .	839	63	924	63½	1 374	27	3 138	33½	803	37	80	62	488	51	1 372	30	821	50	502	62¾	931	39	2 255	31¾	2,2
Sæterstøen.	569	118	173	37½	2 396	½	3 139	36	579	60	49	70	379	41	1 008	51	574	89	111	53¾	1 387	80¾	2 073	103½	1,9
Skarnæs . .	1 135	80½	142	16	2 474	60	3 752	36½	1 214	94½	90	31½	2 050	95	3 355	101	1 175	27½	116	23¾	2 262	77½	3 554	8¾	3,3
Sander . . .	597	95½	210	2	4 594	54	5 402	31½	621	9½	59	112½	692	88	1 373	90	609	52½	134	117¼	2 643	71	3 388	¾	3,2
Kongsvinger	4 335	60½	349	26½	4 440	74	9 125	41	4 170	52	366	80	9 650	95½	14 187	107½	4 252	116¼	357	113¼	7 045	84¾	11 656	74¼	10,9
Aabogen . .	504	1½	66	102	7 250	13	7 820	116½	450	101½	41	51½	1 162	„	1 654	33	477	51½	54	16¾	4 206	6½	4 737	74¾	4,4
Eidsskog. .	878	113	74	46½	8 299	27	9 252	66½	804	101	60	37	1 201	5	2 066	23	841	107	67	41¾	4 750	16	5 659	44¾	5,3
Magnor . .	418	88	46	19	5 720	13	6 185	„	391	64	29	60	577	40	998	44	405	16	37	99½	3 148	86½	3 591	82	3,3
Eda Sideb.	—	—	—	—	629	51	629	51	—	—	—	—	114	13	114	13	—	—	—	—	371	92	371	92	0,3
Charlottenberg	571	37	73	41½	6 647	37	7 291	115½	524	97	41	55	914	69	1 480	101	548	7	57	48¼	3 780	113	4 386	48¼	4,1
Nordvestre Stambanes Stationer .	3 472	„	485	27	10 515	56	14 472	83	2 842	50	215	79	2 745	94	5 803	103	3 157	25	350	53	6 630	75	10 138	33	9,5
Tilsammen	25 311	28½	4 244	26	77 355	63	106 910	117½	25 311	28½	4 244	26	77 355	63	106 910	117½	25 311	28½	4 244	26	77 355	63	106 910	117½	100,0

Det vil heraf sees, at den største Deel af al Befordring er gaaet til eller fra Hovedbanens Stationer, væsentligst Christiania, og blot en mindre Deel mellem de øvrige Stationer indbyrdes.

Indtægterne have nemlig udgjort:

	For Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Fra og til Hovedbanens Stationer . .	19 601	32½	3 930	42	71 732	89	95 264	43½
Mellem de øvrige Stationer	5 709	116	313	104	5 622	94	11 646	74
Tilsammen	25 311	28½	4 244	26	77 355	63	106 910	117½

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver Maaned.

Maaned.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Januar	1 532	34½	252	67	5 460	24	7 245	5½	6,8
Februar	1 604	76	282	101½	8 891	29	10 778	86½	10,1
Marts	1 548	79	358	85	8 838	62	10 745	106	10,1
April	2 513	65	398	1½	6 898	42	9 809	108½	9,2
Mai	2 448	35½	471	34	6 648	72	9 568	21½	8,9
Juni	2 939	76½	406	40	6 957	73	10 303	69½	9,6
Juli	2 929	37½	397	100	7 853	106	11 181	3½	10,4
August	2 364	78½	365	41	6 257	12	8 987	11½	8,4
September.	1 866	89	312	17½	5 163	35	7 342	21½	6,9
October	2 105	97	352	40½	4 421	77	6 879	94½	6,4
November	1 661	117	368	112½	4 823	39	6 854	28½	6,4
December	1 795	83	277	105½	5 141	92	7 215	40½	6,8
Tilsammen	25 311	28½	4 244	26	77 355	63	106 910	117½	100,0

Tabel over Middelindtægten for hver Decade.

Indtægt af	Middelindtægt for hver Decade.		Middelindtægten har været overskredet
	Spd.	ß	
Passagerer	693	56	i 18 Decader
Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer	116	33	i 17 do.
Varer	2 119	39	i 17 do. hvoraf 9 Decader om Vinteren
Samlet Indtægt	2 929	8	i 21 Decader, hvoraf 9 Decader om Vinteren.

Decadernes største og mindste Indtægt har været:

For	Største Indtægt.	Spd.	ß	Mindste Indtægt.	Spd.	ß
Passagerer . . .	Decaden fra og med 21de til og med 30te Juni.	1 218	31½	Decaden fra og med 21de til og med 28de Februar	353	6
Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer .	Decaden fra og med 11te til og med 20de Mai.	166	½	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	72	98
Varer	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Marts.	3 447	57	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	817	56
Samlet Indtægt	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Februar.	4 347	104	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	1 560	85

Af Indtægten for Varer 77 355 Spd. 63 ß har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 52 418 Spd. 83 ß. Størrelsen af Indtægten heraf, fra de forskjellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast og Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt for Trælast i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Hovedbanens Stationer over Lillestrøm .	17 983	21½	—	—	17 983	21½	0,0
Lillestrøm	143	25	39	84	103	61	28,0
Nerdrum Sidebane	1 704	109	1 704	109	—	—	100,0
Fetsund og Varaaen Sidebane	823	64	660	38	163	26	80,3
Blakjer	1 844	62	1 621	52	223	10	87,9
Haga	514	89	407	18	107	71	79,2
Aarnæs	1 374	27	1 093	31	280	116	79,5
Sæterstøen og Disenaaen Sidebane . .	2 396	½	2 272	72	123	48½	94,8
Skarnæs	2 474	60	2 334	20	140	40	94,3
Sander og Galterudengen Sidebane . .	4 594	54	4 455	65	138	109	97,0
Kongsvinger	4 440	74	3 589	37	851	37	80,8
Aabogen	7 250	13	7 012	4	238	9	96,7
Eidsskog og Skotterud Sidebane . . .	8 299	27	7 931	29	367	118	95,5
Magnor	5 720	13	5 544	100	175	33	96,9
Eda Sidebane	629	51	543	78	85	93	86,3
Charlottenberg	6 647	37	5 221	54	1 425	103	78,5
Nordvestre Stambanes Stationer . . .	10 515	56	7 987	12	2 528	44	75,9
Tilsammen.	77 355	63	52 418	83	24 936	100	67,8

Total-Indtægten 116 654 Spd. 86½ ß fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver		I Procent af den hele Indtægt.
for Passagerer med ordinaire Train	24 143 Spd. 6 ß	20,7
- Gods, Kreaturer og Reisevogne	78 162 — 55½ -	67,0
- alle andre Indtægter	14 349 — 25 -	12,3
	116 654 Spd. 86½ ß	100,0

Oplysninger om Udgifterne.

Lønninger til Personalet har været saaledes fordeelt:

					Spd.	ß
1. Directionen: (Andeel til Hovedbanen i Administration)					314	60
2. Hovedcontoiret (Andeel til Hovedbanen i Lønninger)					2 665	59
3. Stationsudgifter						
Lillestrøm Station:		Spd.	ß	Spd.	ß	
Stationsmesteren		360	„			
2 Telegrafister		264	„			
1 Formand		192	„			
5 à 6 Sjouere		715	72			
Extra-Arbeidere		27	60			
		1 559	12			
Fragaaer Hovedbanens Andeel heraf		863	66			
				695	66	
Fetsund Station:						
Stationsmesteren		180	„			
1 Telegrafist		96	„			
2 Sjouere		288	„			
				564	„	
Blakjer Station:	Spd. ß					
Stationsmesteren	276 „					
Do. Gratiale for Trælasttrafik	30 „					
		306	„			
1 Telegrafist og 1 Bud		131	72			
2 Sjouere		288	„			
Extra-Arbeidere		18	10			
				743	82	
Haga Station:						
Stationsmesteren		216	„			
1 Telegrafist		72	„			
1 Sjouer		144	„			
Extra-Arbeidere		2	20			
				434	20	
Aarnæs Station:						
Stationsmesteren		192	„			
1 Telegrafist		81	„			
2 Sjouere		288	„			
Extra-Arbeidere		1	24			
				562	24	
Sæterstøen Station:						
Stationsmesteren		180	„			
1 Telegrafist		81	64			
1 Sjouer		144	„			
Extra-Arbeidere		14	12			
				419	76	
Skarnæs Station:						
Stationsmesteren		276	„			
1 Telegrafist		89	72			
2 Sjouere		288	„			
Extra-Arbeidere		38	6			
				691	78	
		Lateris		4 110	106	2 979 119

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport			4 110	106	2 979	119
Sander Station:						
Stationsmesteren	180	„				
1 Telegrafist	99	90				
1 Sjouer	144	„				
Extra-Arbeidere	17	10				
			440	100		
Kongsvinger Station:						
Stationsmesteren	420	„				
1 à 3 Telegrafister og 1 Bud	218	16				
1 Formand	168	„				
4 à 5 Sjouere	600	80				
Extra-Arbeidere	321	110				
			1 728	86		
Aabogen Station:						
Stationsmesteren	186	„				
1 Telegrafist	84	„				
1 Sjouer	144	„				
Extra-Arbeidere	8	22				
			422	22		
Eidsskog Station:						
Stationsmesteren	186	„				
1 Telegrafist	80	„				
1 Sjouer	144	„				
Extra-Arbeidere	80	7				
			490	7		
Magnor Station:						
Stationsmesteren	186	„				
1 Telegrafist	77	„				
1 Sjouer	120	„				
Extra-Arbeidere	15	106				
			398	106		
Charlottenberg Station:						
Godtgjort Nordvestre Stambane Andeel i Lønninger ved Charlottenberg Station			441	90		
11 Grindvogtere og Sporskiftere langs Linien			689	104		
					8 723	21
4. Ingenieurdepartementet:						
Ingenieuren	823	92				
1 Contorist	96	„				
			919	92		
1 Overbanemester			720	„		
4 Banemestere			720	„		
20 Formænd langs Linien			3 000	„		
54 faste Skinnelæggere			4 838	31		
Extra-Arbeidere ved Banelegemet			231	99		
Lønninger til Gjærders Istandholdelse, Planering m. v.			1 642	58		
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse			2 587	99		
					14 660	19
					26 363	39

Følgende Tabel viser Fordelingen af Udgifter til Lønninger, Brændeforbrug, Belysning, Contoirudgifter og Anskaffelse & Vedligeholdelse af Inventarium for de forskjellige Stationer.

Station.	Lønninger.		Brænde-forbrug.		Belysning.		Contoir-udgifter.		Anskaffelse & Vedligeh. af Inventarium.		Tilsammen.		I Procent af disse Udgifter tilsammen.
Lillestrøm	695	66	33	108	55	5½	51	22	120	12½	955	94	8,4
Fetsund	564	—	19	36	31	48	43	32	72	64	730	60	6,4
Blakjer	743	82	30	48	43	68	52	41	49	111	919	110	8,1
Haga	434	20	33	48	35	83	45	19	45	76	594	6	5,2
Aarnæs	562	24	44	—	43	69	38	47	54	72	742	92	6,6
Sæterstøen	419	76	26	96	37	50	44	85	43	87	572	34	5,1
Skarnæs	691	78	32	66	34	75	70	77	82	37	911	93	8,0
Sander	440	100	33	72	44	111	59	76	46	45	625	44	5,5
Kongsvinegr	1 728	86	158	—	68	80	161	119	188	99	2 306	24	20,4
Aabogen	422	22	16	48	39	57	48	31	19	119	546	37	4,8
Eidsskog	490	7	28	96	28	29	64	4	31	5	642	21	5,7
Magnor	398	106	66	—	29	102	37	72	24	12	556	52	4,9
Charlottenberg	441	90	35	78	33	65	31	34	—	—	542	27	4,8
11 Grindvogtere langs Linien	689	104	—	—	—	—	—	—	—	—	689	104	6,1
	8 723	21	558	96	526	2½	748	59	*) 779	19½	11 335	78	100,0

*) Herfra som formeget debiteret i forrige Aar 124 Spd.

Oplysninger om Passageerbefordringen.

			Spd.	ß
Med de ordinaire Passageertrain er befordret	121 007	Passagerer med Indtægt	24 143	6
Med Extratrain og som militair Transport	2 211	— „ —	744	90
For 2 Coupeebilletter:				
1 anden Pl. Christiania til Eidskog—Andeel— 8 — 5 Spd. 30 ß				
1 do. „ Eidskog til Christiania— do. — 8 — 5 Spd. 30 ß	16	— „ —	10	60
Som Excess			380	112½
For 2 Saisonsbilletter:				
1 første Pl. mell. Christiania og Fetsund i 1 Aar —Andeel— 8 „				
1 anden „ „ do. „ Skarnæs i 1 „ — do. — 24 „			32	„
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet	123 234	Passagerer med Indtægt	25 311	28½

TABEL,

der viser Antallet af Passagerer, som med de ordinaire Train ere befordrede mellem de forskjellige Stationer.

Fra	Classe.	Til: Hovedb. Stationer over Lillestrøm.	Lillestrøm.	Fetsund.	Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæterstøen.	Skarnæs.	Sander.	Kongsvinger.	Aabogen.	Eidskog.	Magnor.	Charlottenberg.	Nordvestre Stambanes Stationer.	Total.
Hovedbanens Stationer over Lillestrøm.	1			128	53	54	21	19	18	17	207	12	9	1	12	245	796
	2			1 628	853	362	654	239	519	196	1 654	57	171	39	73	724	7 169
	3			4 200	2 796	893	1 590	813	1 695	564	3 254	264	382	184	395	2 243	19 273
				5 956	3 702	1 309	2 265	1 071	2 232	777	5 115	333	562	224	480	3 212	27 238
Lillestrøm.	1			112	2	1	1	2	3	„	9	„	„	1	„	„	131
	2			218	35	26	36	14	14	8	30	3	„	1	„	22	407
	3			2 467	414	115	109	78	72	21	139	9	35	15	30	69	3 573
				2 797	451	142	146	94	89	29	178	12	35	17	30	91	4 111
Fetsund.	1	131	68		13	1	„	„	„	„	12	„	„	„	„	1	226
	2	1 593	185		40	2	30	2	9	9	33	„	„	„	3	8	1 914
	3	4 163	2 264		506	122	65	37	48	26	90	39	26	32	11	10	7 439
		5 887	2 517		559	125	95	39	57	35	135	39	26	32	14	19	9 579
Blakjer.	1	70	6	14		4	4	1	„	1	2	„	„	„	„	„	102
	2	856	34	39		40	33	8	2	4	53	„	„	„	„	„	1 069
	3	2 726	426	459		643	192	40	34	20	146	24	34	9	7	19	4 779
		3 652	466	512		687	229	49	36	25	201	24	34	9	7	19	5 950
Haga.	1	40	2	4	12		18	2	„	„	„	„	„	„	„	„	78
	2	380	25	3	28		57	7	5	8	17	„	„	„	„	1	531
	3	831	103	107	622		638	167	62	35	85	19	10	4	8	15	2 706
		1 251	130	114	662		713	176	67	43	102	19	10	4	8	16	3 315
Aarnæs.	1	21	7	12	5	9		2	3	„	1	„	„	„	„	„	60
	2	643	31	25	30	95		148	18	1	28	1	„	„	„	10	1 030
	3	1 693	112	84	189	622		410	141	61	317	28	10	7	16	14	3 704
		2 357	150	121	224	726		560	162	62	346	29	10	7	16	24	4 794
Sæterstøen.	1	21	1	„	„	2	14		8	1	5	„	„	„	„	„	52
	2	241	13	6	12	9	132		31	14	41	1	1	„	„	„	501
	3	824	59	36	45	166	430		336	80	252	34	26	6	41	121	2 456
		1 086	73	42	57	177	576		375	95	298	35	27	6	41	121	3 009

Skarnæs.	1	17	1	1	„	1	2	14		39	55	„	„	„	„	„	130
	2	465	14	8	4	8	13	40		30	257	„	1	3	2	2	847
	3	1 578	53	34	27	32	113	352		1 584	1 572	48	39	28	28	43	5 531
		2 060	68	43	31	41	128	406		1 653	1 884	48	40	31	30	45	6 508
Sander.	1	19	1	„	„	1	„	2	18		33	„	„	„	„	„	74
	2	184	6	7	3	3	1	20	55		191	7	1	1	„	2	481
	3	617	22	33	30	25	81	130	1 654		1 214	79	50	27	32	30	4 024
		820	29	40	33	29	82	152	1 727		1 433	86	51	28	32	32	4 579
Kongsvinger.	1	180	3	10	1	1	3	10	38	45		37	60	19	7	47	461
	2	1 625	20	28	47	14	28	63	239	289		414	798	217	102	223	4 107
	3	3 362	94	108	100	86	257	270	1 193	1 651		4 436	3 913	732	618	1 013	17 833
		5 167	117	146	148	101	288	343	1 470	1 985		4 887	4 771	968	727	1 283	22 401
Aabogen.	1	15	„	„	„	„	„	„	„	„	25		6	2	„	5	53
	2	75	„	„	„	„	1	4	„	10	389		48	23	15	13	578
	3	314	9	47	41	13	27	40	43	72	4 649		991	215	92	55	6 608
		404	9	47	41	13	28	44	43	82	5 063		1 045	240	107	73	7 239
Eidsskog.	1	4	„	„	„	„	„	„	„	„	38	4		9	1	1	57
	2	189	1	„	„	„	„	1	3	1	763	66		155	46	19	1 244
	3	550	20	18	41	7	11	36	52	56	3 913	918		1 193	262	91	7 168
		743	21	18	41	7	11	37	55	57	4 714	988		1 357	309	111	8 469
Magnor.	1	„	1	„	„	„	„	„	„	„	17	3	10		1	3	35
	2	51	„	3	„	„	„	„	3	8	193	14	117		79	62	530
	3	198	14	26	5	4	11	1	17	27	825	215	1 447		964	355	4 109
		249	15	29	5	4	11	1	20	35	1 035	232	1 574		1 044	420	4 674
Charlottenberg.	1	12	„	„	„	„	„	„	„	„	4	„	„	4			20
	2	85	1	2	„	„	„	„	„	„	86	19	35	58			286
	3	510	17	13	8	6	25	29	47	35	531	79	217	871			2 388
		607	18	15	8	6	25	29	47	35	621	98	252	933			2 694
Nordvestre Stambanes Stationer.	1	262	1	1	„	„	„	„	„	„	15	6	1	1			287
	2	793	12	4	„	2	1	„	2	7	223	14	34	60			1 152
	3	3 156	55	10	22	13	22	101	86	50	966	50	110	367			5 008
		4 211	68	15	22	15	23	101	88	57	1 204	70	145	428			6 447
Total.	1	792	91	282	86	74	63	52	88	103	423	62	86	37	21	302	2 562
	2	7 180	342	1 971	1 052	561	986	546	900	585	3 958	596	1 206	557	320	1 086	21 846
	3	20 522	3 248	7 642	4 846	2 747	3 571	2 504	5 480	4 282	17 953	6 242	7 290	3 690	2 504	4 078	96 599
		28 494	3 681	9 895	5 984	3 382	4 620	3 102	6 468	4 970	22 334	6 900	8 582	4 284	2 845	5 466	121 007

TABEL,

der viser hvorledes de ordinaire Train have været besatte med Passagerer mellem de forskjellige Stationer.

	Antal Passagerer.	
	I Retningen OP.	I Retningen NED.
Mellem Lillestrøm og Fetsund	31 349	32 175
— Fetsund „ Blakjer	23 771	24 913
— Blakjer „ Haga	20 379	21 555
— Haga „ Aarnæs	19 274	20 517
— Aarnæs „ Sæterstøen	17 042	18 111
— Sæterstøen „ Skarnæs	16 051	17 213
— Skarnæs „ Sander	16 764	17 886
— Sander „ Kongsvinger	15 712	17 225
— Kongsvinger „ Aabogen	18 651	20 097
— Aabogen „ Eidsskog	14 604	15 711
— Eidsskog „ Magnor	9 770	10 990
— Magnor „ Charlottenberg	8 311	9 141

Fordelingen af de med de ordinaire Passageertrain befordrede 121 007 Personer og de med Extratrain og som militair Transport befordrede 2 227 Personer paa de forskjellige Vognclasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling &c., sees af følgende Tabel.

	1ste Classe.	2denClasse.	3die Classe.	For alle Classer.
Antal befordrede Passagerer med de ordinaire Passageertrain	2 562	21 846	96 599	121 007
do. do. do. - Extratrain og som militair Transport	109	456	1 662	2 227
Tilsammen	2 671	22 302	98 261	123 234
Antal Personmile for Passagerer med de ordinaire Passageertrain	11 895	82 368	293 275	387 538
do. do. do. - Extratrain og som militair Transport	1 150	4 752	15 781	21 683
Tilsammen	13 045	87 120	309 056	409 221
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde, 10,8 Mile	1 208	8 067	28 616	37 891
Hver Person har i Gjennemsnit reist Mile	4,9	3,9	3,1	3,3
Antal benyttede Passageervogne	555	1 245	3 120	4 920
Antal Pladse	13 320	39 840	112 320	165 480
Antal Vognmile	5 789	12 515	32 669	50 973
Antal Pladsmile	138 936	400 480	1 176 084	1 715 500
Enhver Vogn rummer Personer	24	32	36	33,6
Enhver Vogn i Gjennemsnit besat med Personer	2,2	6,9	9,4	8,0
Procent af Vognenes Pladse benyttede	9,4 %	21,7 %	26,3 %	23,8 %

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

	1ste Classe.	2denClasse.	3die Classe.	For alle Classer.
Vægten af en Vogn i Centner	102	97	96	96,9
Vognenes Centnermiil	590 478	1 213 955	3 136 224	4 940 657
Hver Person antagen at veie 1½ Centner, giver Centnermiil	19 568	130 680	463 584	613 832
Samlet Bruttolast bevæget en Miil	610046	1 344 635	3 599 808	5 554 489
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person . Centner	45,2	13,9	10,1	12,1
Nettolasten i Procent af Bruttolasten	3,2 %	9,7 %	12,9 %	11,0 %
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn . . . . Centner	105,4	107,4	110,2	108,9
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
Indtægt af hver Classe for Passagerer med de ordinaire Passagertrain	1 605 69	6 525 15	16 012 42	24 143 6
— —=— —=— - Extratrain og som militair Transport	246 28	185 118	323 4	755 30
Tilsammen	1 851 97	6 711 13	16 335 46	24 898 36
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
— —=— Vogn befordret 1 Miil	= 38,4	= 64,3	= 60,0	= 58,6
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
— —=— Passageer med de ordinaire Passageertrain	= 75,2	= 35,8	= 19,9	= 23,9
— —=— —=— - Extratrain og som militair Transport	2 31,1	= 48,9	= 23,3	= 40,7
I Gjennemsnit	= 83,2	= 36,1	= 19,9	= 24,2
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
— —=— —=— - de ordinaire Passageertrain, befordret 1 Miil	= 16,2	= 9,5	= 6,5	= 7,5
— —=— —=— - Extratrain og som militair Transport, befordret 1 Miil	= 25,7	= 4,7	= 2,4	= 4,2
I Gjennemsnit	= 17,0	= 9,2	= 6,3	= 7,3
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal — med de ordinaire Train —	2,1 %	18,1 %	79,8 %	100,0 %
do. do. - hver Classe i Procent af det samlede Antal — med Extratrain og som militair Transport —	4,9 %	20,5 %	74,6 %	100,0 %
I Gjennemsnit	2,2 %	18,1 %	79,7 %	100,0 %
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt — for Passagerer med de ordinaire Train —	6,7 %	27,0 %	66,3 %	100,0 %
do. do. do. af den samlede Indtægt — for Passagerer med Extratrain og som militair Transport —	32,6 %	24,6 %	42,8 %	100,0 %
I Gjennemsnit	7,4 %	27,0 %	65,6 %	100,0 %

Oplysninger om

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere

Løbe-No.	Varernes Art.		Til Fetsund.	Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæter-støen.	Skarnæs.	Sander.	Kongs-vinger.	Aabogen.
1	Brændeviin	Centn.	23	71	6	48	10	117	15	1 399	28
2	Cinders	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Foustager, tomme . .	Potter	200	930	—	—	4 800	600	—	—	200
4	Gjødsel	Vogne	—	5	6	—	1	25	16	4	13
5	do. —Poudrette—	do.	1	4	—	5	5	18	12	55	—
6	Glasvarer	Centn.	34	22	2	7	3	15	8	115	2
7	Hø & Halm	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	245
8	Jernvarer	Vogne	—	—	—	1	—	—	—	1	—
9	do. 1 & 2 Cl.	Centn.	7	4	2	1	3	8	1	35	4
10	do. 3 & 4 do.	do.	508	416	88	238	213	259	46	704	259
11	Kalk	Vogne	3	—	—	1	1	5	—	2	—
12	Kjød	Centn.	91	6	3	13	14	2	1	43	—
13	Kornvarer	Tøndr.	2 579	3 163	442	1 067	1 207	5 178	1 676	17 885	2 578
14	Krudt	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Kul	do.	44	1	1	10	—	1	1	5	—
16	Maskineri	do.	—	1	—	2	—	—	—	—	—
17	Muur- & Tagsteen .	do.	—	—	—	—	3	—	—	3	—
18	Møbler & Flyttegods	do.	—	—	—	—	—	—	1	3	—
19	Ost	Centn.	35	1	—	4	—	—	—	9	—
20	Poteter	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Salt	do.	—	9	—	11	1	14	2	40	3
22	do.	Tøndr.	431	287	146	109	128	146	100	535	122
23	Sild	do.	300	293	90	223	164	625	191	3 000	348
24	Slibe- & Møllestene .	Centn.	113	231	3	84	5	68	11	360	6
25	Smør	do.	21	7	—	6	1	—	—	1	—
26	Steen	Vogne	—	1	—	—	—	—	—	—	—
27	Varer diverse. A. 1 Classe	Centn.	1 495	1 114	194	1 086	338	1 528	350	7 336	589
28	A. 2 do.	do.	1 713	999	250	1 062	517	2 000	337	6 448	379
29	A. 3 do.	do.	16	83	16	43	29	6	5	481	77
30	A. 4 do.	do.	508	755	189	364	406	1 200	258	2 506	1 282
31	B. 1 do.	Tøndr.	10	15	—	10	4	15	9	52	1
32	B. 2 do.	do.	148	148	44	26	102	1 084	414	3 070	189
33	C. 1 do.	Cubfd.	270	182	22	138	22	165	62	863	25
34	C. 2 do.	do.	244	477	97	568	558	304	42	1 037	705
35	Øl	Centn.	1 180	476	254	991	348	77	37	359	—
36	Fragtfrit Gods	Vogne	11	2	1	4	1	2	2	117	—
37	do. do.	Centn.	31	5	9	6	7	17	56	329	41
	Reduceret til Centner		19 129	14 055	3 451	10 548	6 313	25 082	8 965	90 459	10 899

Godsbefordringen.

transporterede fra Christiania til de forskjellige Stationer.

Eidsskog.	Magnor.	Eda Sidebane.	Charlottenberg.	Nordvestre Stambanes Stationer.			Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
				Åmot.	Ottebol.	Arvika.				
36	29	—	2	—	—	—	1 784	Centner	1 784	1
—	—	—	8	—	—	2	10	Vogne à 110 Centn.	1 100	2
200	—	—	—	—	—	—	6 930	Potter (200 = 1 Ct.)	35	3
10	—	—	—	—	—	—	80	Vogne à 110 Centn.	8 800	4
16	—	—	1	—	5	4	126	do. à 80 do.	10 080	5
—	2	—	—	1	—	—	211	Centner	211	6
—	—	—	—	—	—	—	245	do.	245	7
—	—	—	18	—	—	154	174	Vogne à 110 Centn.	19 140	8
3	—	—	4	3	1	7	83	Centner	83	9
78	58	—	182	258	19	59	3 385	do.	3 385	10
1	—	—	—	—	—	—	13	Vogne à 110 Centn.	1 430	11
1	—	—	—	—	—	56	230	Centner	230	12
2 360	775	50	349	94	30	230	39 663	Tønder à 1,65 Centn.	65 444	13
—	—	—	—	—	—	2	2	Vogne à 110 Centn.	220	14
—	—	—	74	—	1	19	157	do. à 110 do.	17 270	15
—	1	—	—	—	—	—	4	do. à 110 do.	440	16
—	—	—	—	—	—	—	6	do. à 110 do.	660	17
—	—	—	3	1	—	—	8	do. à 60 do.	480	18
—	—	—	—	—	—	5	54	Centner	54	19
—	—	—	1	—	—	1	2	Vogne à 110 Centn.	220	20
3	4	2	6	4	4	216	319	do. à 110 do.	35 090	21
157	52	—	128	34	22	1	2 398	Tønder à 3 do.	7 194	22
435	246	40	286	843	179	4 742	12 005	do. à 3 do.	36 015	23
11	38	3	18	11	8	5	975	Centner	975	24
—	—	—	1	—	—	—	37	do.	37	25
—	—	—	—	—	2	—	3	Vogne à 110 Centn.	330	26
682	689	28	1 148	222	29	1 174	18 002	Centner	18 002	27
503	260	13	446	419	306	2 600	18 252	do.	18 252	28
26	21	282	21	25	1	48	1 180	do.	1 180	29
553	65	20	150	315	1 345	367	10 263	do.	10 263	30
9	2	—	3	1	—	—	131	Tønder à 2 Centn.	262	31
115	110	15	5	3	1	3	5 477	do. à 2 do.	10 954	32
—	—	—	339	266	—	382	2 734	Cubf. (4 = 1 Centn.)	684	33
193	58	—	378	419	179	1 566	6 825	do. (do. = do.)	1 706	34
3	—	—	—	—	—	—	3 725	Centner	3 725	35
—	—	—	—	—	—	14	154	Vogne à 110 Centn.	16 940	36
49	22	—	—	—	—	1	573	Centner	573	37
10 732	4 145	799	15 995	4 719	3 578	64 624			293 493	

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa

Løbe.-No.	Varernes Art.		Fra Nerdrum Sideb.	Fet-sund.	Varaaen Sideb.	Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæter-støen.	Disen-aaen Sideb.	Skar-næs.	Sander.	Galte-rud Sideb.
1	Arbeidsredskaber	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bark	do.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
3	Been	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Bygningsmaterialier.	do.	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
5	Flasker ledige . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
6	Foustager, tomme .	Potter	—	8 800	—	400	1 200	11 200	2 600	—	5 400	4 600	—
7	Fyrstikker . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Glasvarer	Centn.	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—
9	Hø & Halm . . .	Vogne	—	—	—	9	—	—	—	—	1	—	—
10	do. . . .	Centn.	—	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Jernvarer	Vogne	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	do. 1 & 2 Cl.	Centn.	—	—	—	2	—	5	—	—	—	—	—
13	do. 3 & 4 Cl.	do.	—	114	—	3	20	15	—	—	—	—	—
14	Kjød	do.	—	56	—	119	30	125	—	—	63	11	—
15	Kornvarer . . .	Tdr.	—	2 126	—	886	455	1 049	344	—	182	92	—
16	Maskineri . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Melk	Centn.	—	4 877	—	2 987	4 464	11 873	1 499	—	625	1 622	—
18	Møbler & Flyttegods.	Vogne	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—
19	Ost	Centn.	—	27	—	1	—	301	—	—	—	—	—
20	Pap	Vogne	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Poteter	Tdr.	—	134	—	102	—	20	55	—	40	42	—
22	Reenmos	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Salt	Tdr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Sand	Vogne	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
25	Saugfliis	do.	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Sild	Tdr.	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
27	Smør	Centn.	—	14	—	83	23	141	—	—	2	—	—
28	Trækul	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
29	Trælast og Brænde. Planker . . .	do.	78	13	16	51	10	148	34	8	12	80	62
30	Battens . . .	do.	950	10	—	363	33	29	4	—	156	71	24
31	Bord	do.	196	33	300	61	54	47	41	19	160	26	161
32	Tømmer, firkantet.	do.	—	—	—	23	—	6	11	23	13	15	10
33	do. rundt .	do.	—	25	—	7	—	8	61	37	74	67	3
34	Bjælker . . .	do.	—	—	—	19	—	14	29	8	4	44	4
35	Kortsleepers .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Spirer og Stik .	do.	—	42	—	17	2	—	12	136	92	71	49
37	Kult, Pitprops, Stør & Stænger.	do.	—	4	—	163	58	31	295	246	308	271	186
38	Juffers . . .	do.	—	39	—	—	—	—	—	—	10	—	—
39	Brænde & Bag-huun . . .	do.	340	49	58	19	9	48	35	104	93	164	54
40	Trævarer	do.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Tøndestav . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Varer, diverse. A. 1 Cl. . . .	Centn.	—	166	—	388	28	159	165	—	269	37	—
43	A. 2 Cl. . . .	do.	—	365	—	630	212	272	362	—	261	180	—
44	A. 3 Cl. . . .	do.	—	1	—	100	11	—	—	—	—	—	—
45	A. 4 Cl. . . .	do.	—	884	—	628	270	912	432	—	364	27	—
46	B. 1 Cl. . . .	Tdr.	—	118	—	4	31	14	—	—	17	—	—
47	B. 2 Cl. . . .	do.	—	242	—	1	—	—	—	—	—	—	—
48	C. 1 Cl. . . .	Cubfd.	—	203	—	470	80	126	18	100	464	24	—
49	C. 2 Cl. . . .	do.	—	918	—	1 920	330	711	392	—	312	103	—
50	Øl	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
51	Fragtfrit Gods .	Vogne	3	6	—	—	—	—	5	5	9	1	3
52	do. do. . .	Centn.	—	29	—	—	—	12	—	—	—	—	—
	Reduceret til Centner		185 160	36 413	44 300	92 031	25 209	54 589	62 014	64 935	108 129	93 114	63 630

Jernbanen til Christiania fra de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

Kongs-vinger.	Aabogen.	Eids-skog.	Skotte-rud Sideb.	Magnor.	Charlot-tenberg.	Nordvestre Stambanes Stationer.			Tilsam-men.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
						Åmot.	Ottebol.	Arvika.				
—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	Vogne à 60 Centn.	120	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 60 do.	60	2
1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 80 do.	80	3
3	—	—	—	—	—	—	—	—	6	do. à 60 do.	360	4
—	—	—	—	—	—	—	—	18	19	do. à 70 do.	1 330	5
83 000	2 200	3 000	—	3 400	800	—	600	3 200	130 400	Potter (200 = 1 Ct.)	652	6
—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	Vogne à 80 Centn.	160	7
—	—	—	—	960	880	—	31	757	2 633	Centner	2 633	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	Vogne à 40 Centn.	400	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	Centner	47	10
2	7	5	—	—	141	—	—	1	157	Vogne à 110 Centn.	17 270	11
—	—	—	—	1	5	1	—	659	673	Centner	673	12
615	110	40	—	319	2 513	5852	7 097	1 489	18 187	do.	18 187	13
276	—	143	—	3	162	542	75	239	1 844	do.	1 844	14
—	—	9	—	—	—	—	11	590	5 744	Tønder à 1,65 Centn.	9 478	15
—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	Vogne à 110 do.	110	16
1	—	3	—	—	—	—	—	—	27 951	Centner	27 951	17
6	—	—	—	—	—	—	—	—	9	Vogne à 60 Centn.	540	18
—	—	—	—	—	—	—	59	223	611	Centner	611	19
—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	Vogne à 80 Centn.	320	20
23	14	3	—	4	—	—	—	—	437	Tønder à 2 do.	874	21
—	—	20	—	—	—	—	—	—	20	Vogne à 80 do.	1 600	22
—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	Tønder à 3 do.	9	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Vogne à 110 do.	110	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	do. à 40 do.	440	25
—	—	—	—	—	—	1	3	15	21	Tønder à 3 do.	63	26
99	—	116	—	8	246	421	94	1 669	2 916	Centner	2 916	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Vogne à 60 Centn.	60	28
118	110	29	120	14	460	411	—	87	1 861	do. à 120 do.	223 320	29
88	805	225	162	385	78	535	61	—	3 979	do. à 120 do.	477 480	30
105	436	70	44	79	50	225	6	—	2 113	do. à 120 do.	253 560	31
1	—	30	24	5	—	—	—	—	161	do. à 110 do.	17 710	32
25	3	34	19	76	125	6	—	11	581	do. à 110 do.	63 910	33
17	10	40	33	83	29	73	—	31	438	do. à 110 do.	48 180	34
—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	do. à 110 do.	110	35
52	31	74	136	55	284	176	—	15	1 244	do. à 110 do.	136 840	36
232	61	307	513	354	140	100	4	8	3 281	do. à 110 do.	360 910	37
8	—	—	—	4	—	—	—	—	61	do. à 110 do.	6 710	38
4	53	36	6	20	124	18	—	—	1 234	do. à 110 do.	135 740	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 60 do.	60	40
2	3	—	—	—	—	43	—	—	48	do. à 80 do.	3 840	41
1 098	165	497	—	39	137	176	32	1 261	4 617	Centner	4 617	42
1 381	638	213	—	107	249	400	113	718	6 101	do.	6 101	43
—	—	—	—	—	—	—	—	1	113	do.	113	44
969	1 183	192	—	33	22	15	15	384	6 330	do.	6 330	45
6	—	—	—	—	—	—	—	70	260	Tønder à 2 Centn.	520	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	243	do. à 2 do.	486	47
311	1	293	—	18	31	60	60	280	2 539	Cubfod (4 = 1 Ct.)	635	48
1 409	8	307	—	30	87	30	107	871	7 535	do. (4 = 1 do.)	1 884	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	Centner	5	50
1	—	—	1	1	—	—	—	1	36	Vogne à 110 Centn.	3 960	51
—	—	4	—	—	—	—	—	—	45	Centner	45	52
81 062	182 647	99 734	119 640	124 867	167 538	192 423	16 068	28 461			1 841 964	

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen

Løbe-No.	Varernes Art.			Til Lillestrøm, Hovedbanens Stationer. Bryn.	Gro-rud.	Strøm-men.	Leer-sund.	Frog-ner.	Kløf-ten.	Trøg-stad.	Dahl.	Eids-vold.	Lillestrøm.	Fetsund.
1	Foustager, tomme . . .		Potter	—	—	—	—	—	—	—	—	21 025	—	—
2	Jernvarer, 3 & 4 Classe .		Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	86	—	—
3	Kjød		do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Kornvarer		Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
5	Poteter		do.	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Salt		do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Sild		do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Trælast.	Planker	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	7
9	Trælast.	Battens	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167	—
10	Trælast.	Bord	do.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Trælast.	Tømmer, rundt . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
12	Varer, diverse. A.	1ste Classe . . .	Centn.	—	4	—	—	—	—	1	—	202	—	3
13	Varer, diverse. A.	2den do. . . .	do.	—	—	—	—	—	1	91	—	4	5	—
14	Varer, diverse. A.	3die do. . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Varer, diverse. A.	4de do. . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	4	12	3	15
16	Varer, diverse. B.	1ste do. . . .	Tønder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Varer, diverse. C.	1ste do. . . .	Cubf.	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Varer, diverse. C.	2den do. . . .	do.	—	80	—	—	—	—	—	—	64	38	51
19	Vidier		Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
20	Fragtfrit Gods		do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3
	Reduceret til Centner			—	164	—	—	—	1	92	4	429	25 878	1 321

fra Kongsvinger til alle Stationer undtagen Christiania og Nordvestre Stambanes Stationer.

Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæterstøen.	Skarnæs.	Sander.	Aabogen.	Eidsskog.	Magnor.	Charlottenberg.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	670	—	—	—	—	—	21 695	Potter (200 = 1 Cnt.)	108	1
—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	108	Centner.	108	2
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	do.	1	3
—	—	5	19	1	24	95	106	1	2	255	Tønder à 1,65 Centn.	421	4
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	8	do. à 2 do.	16	5
—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	3	do. à 3 do.	9	6
—	—	—	—	—	—	19	2	—	21	42	do. à 3 do.	126	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	Vogne à 120 do.	6 000	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167	do. à 120 do.	20 040	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 120 do.	120	10
—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	39	do. à 110 do.	4 290	11
3	—	7	—	5	1	10	23	19	7	285	Centner.	285	12
17	1	4	7	11	19	112	263	113	142	790	do.	790	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	do.	3	14
—	—	—	—	10	105	151	77	10	35	422	do.	422	15
—	—	—	—	1	8	24	10	1	2	46	Tønder à 2 Centn.	92	16
—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	46	Cubfd. (4 = 1 Cent.)	11	17
12	—	37	12	30	80	61	34	12	40	551	do. (do. do.	138	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 60 Centn.	120	19
2	—	2	11	3	6	8	2	3	—	45	do. à 110 do.	4 950	20
243	1	248	1 251	4 572	862	1 436	802	479	267			38 050	

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen

Løbe-No.	Varernes Art.		Lillestrøm, Hovedbanens Stationer. Bryn.	Grorud.	Laasby Sidebane.	Fjeldhammer Sidebane.	Strømmen.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.	Eidsvold.	Fra Lillestrøm.	Nerdrum Sidebane.	Fetsund.	Blakjer.	Haga.
1	Brændeviin	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	—	—	—	—	—
2	Foustager, tomme . .	Potter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Glasvarer	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	—	—	—
4	Hø & Halm	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6	—
5	do. do.	Centn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	—	3	29	—
6	Jernvarer, 1 & 2 Cl. .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—
7	do. 3 & 4 Cl. .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198	—	—	5	—	—
8	Kjød	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Kornvarer	Tøndr.	63	123	—	—	25	—	—	88	—	11	4	27	—	—	90	193
10	Melk	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Muur- & Tagsteen . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Møbler & Flyttegods .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Ost	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—	—	—
14	Poteter	Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	12	1	—	—	3	—
15	do.	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
16	Saugfliis	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Smør	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
18	Trælast og Brænde. Battens	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Bord	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Tømmer, rundt .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Kult, Pitprops, Stør & Stænger . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Brænde & Baghuun	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Varer, diverse. A. 1ste Classe . .	Centn.	1	1	—	—	4	—	—	5	1	1	22	1	—	3	6	1
24	A. 2den do. . .	do.	—	1	—	—	—	—	1	7	2	3	42	1	—	51	17	—
25	A. 4de do. . .	do.	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	43	716	—	3	—	8
26	B. 1ste do. . .	Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—
27	B. 2den do. . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	136	—	—	17	—	—	—	—
28	C. 1ste do. . .	Cubfd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—
29	C. 2den do. . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	68	—	15	—	—
30	Øl	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Fragtfrit Gods . . .	Vogne	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	14	3	1	1	4
32	do. do. . . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—
	Reduceret til Centner . . .		109	205	220	220	45	—	1	397	319	74	939	2 385	330	188	556	767

til Kongsvinger fra alle Stationer undtagen Christiania og Nordvestre Stambanes Stationer.

Aarnæs.	Sæterstøen.	Diesenaaen Sidebane.	Skarnæs.	Sander.	Galterud Sidebane.	Aabogen.	Eidsskog.	Skotterud Sidebane.	Magnor.	Charlottenberg.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	Centner	328	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	—	120	Potter (200 = 1 Ct.)	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	7	76	Centner	76	3
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	14	Vogne à 40 Centn.	560	4
—	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	99	Centner	99	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	27	do.	27	6
—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	346	557	do.	557	7
—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	1	46	do.	46	8
232	167	—	52	3	—	3	19	—	1	—	1 101	Tønder à 1,65 Cent.	1 817	9
15	—	—	—	—	—	—	137	—	—	—	152	Centner	152	10
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Vogn à 110 Centn.	110	11
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	do. à 60 do.	60	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	Centner	19	13
2	3	—	2	12	—	3	11	—	3	—	54	Tønder à 2 Centn.	108	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	Vogne à 110 do.	330	15
—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7	do. à 40 do.	280	16
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	5	Centner	5	17
—	—	—	—	—	1	3	—	1	—	—	5	Vogne à 120 Centn.	600	18
—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	4	do. à 120 do.	480	19
—	—	—	—	—	1	82	151	158	558	—	950	do. à 110 do.	104 500	20
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	do. à 110 do.	220	21
—	—	—	10	3	—	18	25	4	1	2	63	do. à 110 do.	6 930	22
9	5	—	9	—	—	5	17	—	4	14	109	Centner	109	23
20	1	—	2	—	—	11	10	—	14	124	307	do.	307	24
—	—	—	—	12	—	82	55	—	2	1	930	do.	930	25
—	—	—	—	69	—	—	2	—	—	1	94	Tønder à 2 Centn.	188	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	157	do. à 2 do.	314	27
16	12	—	24	14	—	—	56	—	11	—	163	Cbfd. (4 = 1 Centn.)	41	28
36	—	—	—	3	—	59	591	—	102	125	1 005	do. (do. do.)	251	29
—	—	—	—	70	—	—	—	—	—	3	73	Centner	73	30
2	1	5	14	9	—	11	17	2	4	1	93	Vogne à 110 Centn.	10 230	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	Centner	9	32
774	401	550	3 085	1 933	230	12 814	22 062	18 160	62 122	871			129 757	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen fra Nordvestre Stambanes Stationer — Åmot, Ottebol og Arvika — til alle Stationer undtagen Christiania.

Løbe-No.	Varernes Art.		Til: Hovedbanens Stationer: Bryn.	Grorud.	Strømmen.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.	Eidsvold.	Lillestrøm.	Fetsund.	Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæterstøen.	Skarnæs.	Sander.	Kongsvinger.	Aabogen.	Eidsskog.	Magnor.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
1	Flasker, ledige	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	Vogn à 70 Centner	70	1
2	Glasvarer	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	30	—	—	—	37	Centner	37	2
3	Hø & Halm	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	Vogn à 40 Centner	40	3
4	Jernvarer	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	5	23	—	—	30	do. à 110 do.	3 300	4
5	do. 1 & 2 Classe .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	11	14	—	—	—	—	5	—	9	—	51	—	2	2	94	Centner	94	5
6	do. 3 & 4 do. .	do.	—	—	—	—	—	17	16	—	1 353	—	2	—	8	42	5	17	—	210	—	84	7	1 761	do.	1 761	6
7	Kalk	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	4	Vogne à 110 Centner	440	7
8	Kjød	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	Centner	6	8
9	Kornvarer	Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	37	—	—	—	56	25	—	5	94	1 651	225	650	552	3 295	Tønder à 1,65 Centn.	5 437	9
10	Muur- & Tagsteen . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	Vogn à 110 do.	110	10
11	Møbler & Flyttegods . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	do. à 60 do.	120	11
12	Poteter	Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	9	10	Tønder à 2 do.	20	12
13	Sand	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	Vogne à 110 do.	2 200	13
14	Slibe- & Møllestene . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	4	do. à 110 do.	440	14
15	do. do. . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	102	—	—	—	103	Centner	103	15
16	Smør	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6	do.	6	16
17	Steen	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4	16	Vogne à 110 Centner	1 760	17
18	Trælast & Brænde. Planker	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	do. à 120 do.	120	18
19	Trælast & Brænde. Bord	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	11	do. à 120 do.	1 320	19
20	Trælast & Brænde. Rundt Tømmer . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	3	—	—	—	2	—	108	—	—	—	130	do. à 110 do.	14 300	20
21	Trælast & Brænde. Brænde & Baghun .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	do. à 110 do.	660	21
22	Varer, diverse. A. 1ste Classe . . .	Centn.	2	1	—	—	—	—	—	4	38	9	—	2	—	—	—	—	2	323	—	51	9	441	Centner	441	22
23	Varer, diverse. A. 2den do. . . .	do.	—	—	—	—	—	—	2	—	7	—	—	2	—	—	43	—	27	1 144	6	122	140	1 493	do.	1 493	23
24	Varer, diverse. A. 4de do. . . .	do.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	9	40	9	94	do.	94	24
25	Varer, diverse. B. 1ste do. . . .	Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	3	Tønder à 2 Centner	6	25
26	Varer, diverse. B. 2den do. . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	17	do. à 2 do.	34	26
27	Varer, diverse. C. 1ste do. . . .	Cubfd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	237	—	—	71	308	Cubfd. (4 = 1 Centn.)	77	27
28	Varer, diverse. C. 2den do. . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	105	24	—	80	—	—	—	—	—	209	—	—	134	552	do. (do. do.)	138	28
29	Øl	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	Centner	2	29
	Reduceret til Centner . . .		2	2	—	—	—	17	18	2 217	1 745	15	1 872	354	101	94	48	371	297	19 699	2 916	3 263	1 598			34 629	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen til Nordvestre Stambanes Stationer — Åmot, Ottebol og Arvika — fra alle Stationer undtagen Christiania.

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra: Hovedbanens Stationer: Bryn.	Grorud.	Strømmen.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.	Eidsvold.	Lillestrøm.	Fetsund.	Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæterstøen.	Skarnæs.	Sander.	Galterud Sidebane.	Kongsvinger.	Aabogen.	Eidsskog.	Magnor.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
1	Kornvarer . . . . . Tøndr.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	—	1	—	—	—	8	Tønder à 1,65 Centner	13	1
2	Poteter . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	65	do. à 2 do.	130	2
3	Salt . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	4	do. à 3 do.	12	3
4	Sild . . . . . do.	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	60	1	—	5	69	do. à 3 do.	207	4
5	Varer, diverse. A. 1ste Classe . . . Centn.	—	—	2	1	—	1	—	—	9	—	1	—	—	1	—	3	—	—	19	—	2	6	45	Centner	45	5
6	A. 2den do. . . . do	3	—	1	1	—	—	—	—	8	4	1	—	3	—	—	—	—	—	167	1	17	16	222	do.	222	6
7	A. 3die do. . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	do.	3	7
8	A. 4de do. . . . do.	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	12	—	—	16	31	7	1	73	do.	73	8
9	B. 1ste do. . . . Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	Tønde à 2 Centn.	2	9
10	C. 2den do. . . . Cubicf.	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164	—	54	10	233	Cubicfod (4 = 1 Centn.)	58	10
11	Fragtfrit Gods . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	5	Vogne à 110 Centn.	550	11
	Reduceret til Centner . .	8	5	3	5	—	2	—	—	137	224	2	1	3	1	2	15	11	—	437	368	41	50			1 315	

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen mellem de

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra Lillestrøm, Hovedbanens Stationer. Op.	Lillestrøm. Op.	Nerdrum Sidebane. Op.	Nerdrum Sidebane. Ned.	Fetsund. Op.	Fetsund. Ned.	Varaaen Sidebane. Op.	Varaaen Sidebane. Ned.	Blakjer. Op.	Blakjer. Ned.	Haga. Op.	Haga. Ned.	Aarnæs. Op.	Aarnæs. Ned.	Sæterstøen. Op.	Sæterstøen. Ned.	Disenaaen Sidebane. Op.	Disenaaen Sidebane. Ned.	Skarnæs. Op.	Skarnæs. Ned.
1	Drainsrør . . Vogne	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Flasker, ledige do.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Foustager, tomme Ptr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—
4	Gjødsel. . . Vogne	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Glasvarer . . Centn.	6	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hø & Halm . do.	—	6	—	—	10	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
7	do. do. . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Iis . . . . do.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Jernvarer . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	do. 1 & 2 Cl. Centn.	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	do. 3 & 4 Cl. do.	625	—	—	—	—	21	—	—	—	5	1	—	—	7	—	1	—	—	1	—
12	Kjød . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—
13	Kornvarer . . Tønd.	1 364	25	—	—	3	5	—	—	141	11	123	5	586	31	17	5	—	—	22	2
14	Leer . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Maskineri . . do.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Muur- & Tagsteen . . do.	4	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
17	Møbler & Flyttegods . . do.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Ost . . . . Centn.	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—
19	Poteter. . . Tønd.	129	1	—	—	—	4	—	—	—	14	—	—	1	1	20	1	—	—	4	3
20	Salt. . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	do. . . . . Tønd.	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
22	Saugfliis . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Sild . . . . Tønd.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—
24	Smør . . . Centn.	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Trælast og Brænde. Planker . Vogne	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	3
26	Battens . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
27	Bord . . do.	—	21	—	16	—	1	—	3	—	2	—	—	—	37	—	—	—	—	—	1
28	Tømmer, rundt . do.	—	—	—	18	—	13	—	4	—	12	—	49	—	33	—	7	—	1	—	—
29	do. firkantet do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Bjælker . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Kult, Pitprops, Støer & Stænger. do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	11	1	1
32	Brænde & Baghuun do.	—	5	1	13	—	1	—	2	—	1	—	3	—	12	—	3	—	36	12	6
33	Varer, diverse. A. 1 Cl. . Centn.	81	12	—	—	17	17	—	—	33	61	85	15	6	54	14	19	—	—	20	34
34	A. 2 Cl. . do.	435	22	—	—	68	16	—	—	104	36	11	10	19	8	6	19	—	—	72	27
35	A. 3 Cl. . do.	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	18	—	—	—	1	—	—	—	—
36	A. 4 Cl. . do.	376	305	—	—	56	8	—	—	103	—	120	5	74	95	39	63	—	—	356	42
37	B. 1 Cl. . Tønd.	3	7	—	—	52	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—
38	B. 2 Cl. . do.	72	17	—	—	162	4	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
39	C. 1 Cl. . Cubfd.	50	36	—	—	68	97	—	—	—	61	5	19	—	16	36	—	—	—	1	117
40	C. 2 Cl. . do.	75	300	—	—	16	165	—	—	21	49	52	18	52	26	25	97	—	—	18	40
41	Vidier . . . Vogne	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	6	—	7	—	—
42	Øl . . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Fragtfrit Gods Vogne	4	16	—	—	12	37	—	—	3	—	18	17	12	7	1	22	10	16	3	4
44	do. do. Centn.	2	—	—	—	15	20	—	—	—	—	—	—	8	—	—	11	—	—	—	—
	Reduceret til Centner	5 959	5463	220	5810	1949	6074	—	1020	834	8927	2456	7875	2414	12196	376	4028	1100	7460	2302	1841

forskjellige Stationer undtagen Christiania, Kongsvinger og Nordvestre Stambanes Stationer.

Sander.		Galterud Sidebane.		Aabogen.		Eidsskog.		Skotterud Sidebane.	Magnor.		Charlottenberg.	Tilsammen.			Reduceret til Centner.		Løbe-No.
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.		Op.	Ned.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	Vogne à 110 Centner	550	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	do. à 70 do.	70	—	2
—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	400	300	Potter (200 = 1 Centner)	2	2	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	Vogn à 110 Centner	110	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	4	7	35	Centner	7	35	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	49	18	do.	49	18	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	Vogne à 40 Centner	40	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	do. à 110 do.	220	—	8
—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	46	1	49	do. à 110 do.	110	5 390	9
—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	1	—	3	16	Centner	3	16	10
—	—	—	—	—	—	16	553	—	—	15	1 434	643	2 036	do.	643	2 036	11
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	2	do.	2	2	12
1	32	—	—	5	6	82	36	—	2	42	—	2 371	175	Tønder à 1,65 Centner	3 912	289	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	Vogn à 110 do.	—	110	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	do. à 110 do.	110	—	15
16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	7	do. à 110 do.	2 310	770	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 60 do.	—	60	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	Centner	8	1	18
—	24	—	—	18	1	2	1	—	3	3	—	178	52	Tønder à 2 Centner	356	104	19
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	Vogn à 110 do.	110	—	20
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	1	Tønder à 3 do.	12	3	21
—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	2	1	Vogn à 40 do.	80	40	22
2	1	—	—	—	—	7	8	—	—	—	—	12	10	Tønder à 3 do.	36	30	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	Centner	5	1	24
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	Vogne à 120 Centner	—	2 400	25
—	69	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	131	do. à 120 do.	—	15 720	26
—	6	—	—	—	6	1	8	2	—	1	9	22	92	do. à 120 do.	2 640	11 040	27
—	107	—	57	—	—	—	10	13	—	56	45	—	425	do. à 110 do.	—	46 750	28
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	4	do. à 110 do.	—	440	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	do. à 110 do.	—	220	30
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	17	do. à 110 do.	110	1 870	31
—	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	18	84	do. à 110 do.	1 980	9 240	32
1	9	—	—	5	5	5	35	—	2	12	17	281	278	Centner	281	278	33
1	40	—	—	8	14	28	17	—	1	10	112	775	309	do.	775	309	34
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	20	do.	12	20	35
11	6	—	—	6	147	16	243	—	68	133	—	1 530	742	do.	1 530	742	36
—	1	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	79	27	Tønder à 2 Centner	158	54	37
—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	279	4	do. à 2 do.	558	8	38
—	108	—	—	—	—	—	8	—	—	41	—	196	467	Cubicfod (4 = 1 Centner)	49	117	39
80	132	—	—	26	26	—	61	—	—	104	212	665	930	do. (do. do.)	166	232	40
—	10	—	1	—	—	—	7	18	—	—	—	—	51	Vogne à 60 Centner	—	3 060	41
577	976	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	577	1 013	Centner	577	1 013	42
5	34	—	5	4	11	2	34	—	—	26	—	90	213	Vogne à 110 Centner	9 900	23 430	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	31	Centner	25	31	44
2 928	27 438	—	6 880	619	2 896	806	7 557	2 750	80	10 144	12 985				27 506	125 881	

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen, har været 2 492 595 Centner, hvoraf 2 153 569 Centner har været befordret i Retningen ned til Lillestrøm og 339 026 Centner i Retningen op fra Lillestrøm. Transporten af Varer ned har altsaa været 6,3 Gange saa stor som op.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet til 1 976 460 Centner, hvoraf 1 969 490 Centner i Retningen ned og 6 970 Centner i Retningen op. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa udgjort tilsammen 79,3 % af den samlede Godsbefordring; i Retningen ned 91,4 %, i Retningen op 2,0 %.

Vægten af fragtfrit Gods er beregnet til 70 643 Centner, hvoraf 34 836 Centner i Retningen ned og 35 807 Centner i Retningen op.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 445 492 Centner, hvoraf 149 243 Centner i Retningen ned og 296 249 Centner i Retningen op.

Af andre Varer end Trælast, Brænde og fragtfrit Gods er der altsaa befordret 2,0 Gange saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 176 Reisevogne og Slæder, samt 1 565 levende Dyr.

Efterstaaende Tabel vil vise Antallet af de til Befordring af ovennævnte Gods anvendte læssede Vogne.

TABEL over læssede Vogne, som ere førte mellem Stationerne.

Løbe-No.	Fra Stationerne:	Til Stationerne: Lillestrøm, Hovedbanens Stationer.	Lillestrøm.	Nerdrum*).	Fetsund.	Varaaen*).	Blakjer.	Haga.	Aarnæs.	Sæterstøen.	Diesenaaen*)	Skarnæs.	Sander.	Galterud*).	Kongsvinger.	Aabogen.	Eidsskog.	Skotterud*).	Magnor.	Eda*)	Charlottenberg.	Charlottenb., Nordvest. Stambanes Stationer.	Tilsammen.	Løbe-No.
1	Lillestrøm, Hovedbanens Stationer . .			—	494	—	362	104	292	235	5	498	301	4	1 929	240	262	10	144	27	287	855	6 049	1
2	Lillestrøm .			—	22	—	15	1	1	—	—	1	—	—	14	1	—	—	—	—	—	2	57	2
3	Nerdrum*) .	1 642	17		1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1 664	3
4	Fetsund . .	376	42	7		—	11	—	2	—	3	7	5	—	2	1	1	—	—	—	—	—	457	4
5	Varaaen*) .	381	4	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	385	5
6	Blakjer . . .	939	52	—	—	—		—	2	—	—	1	—	—	14	3	—	—	1	—	—	—	1 012	6
7	Haga	211	51	4	7	—	1		15	1	1	—	3	—	12	3	4	—	2	—	—	—	315	7
8	Aarnæs . . .	448	76	—	14	—	—	4		2	5	4	3	2	9	4	1	—	2	—	2	—	576	8
9	Sæterstøen .	567	14	—	18	—	2	1	9		—	2	2	—	4	1	—	—	—	—	—	—	620	9
10	Diesenaaen*)	562	44	—	14	—	—	2	7	—		—	6	4	5	—	—	—	—	—	—	—	644	10
11	Skarnæs . .	1 031	11	—	1	—	1	—	3	—	2		25	—	33	1	—	—	1	—	1	—	1 110	11
12	Sander . . .	810	83	—	18	—	2	—	4	1	16	105		—	17	6	4	—	—	—	11	—	1 077	12
13	Galterud*) .	572	1	—	2	—	—	—	—	1	1	61	—		8	—	—	—	—	—	—	—	646	13
14	Kongsvinger	1 598	225	—	29	—	3	—	3	6	—	45	12	—		10	6	—	4	—	—	2	1 943	14
15	Aabogen . .	1 653	2	—	4	—	2	2	4	3	—	—	1	—	127		3	—	2	—	1	4	1 808	15
16	Eidsskog . .	896	13	—	7	—	—	4	—	2	18	10	2	—	184	1		3	2	—	1	—	1 143	16
17	Skotterud*)	1 064	4	—	25	—	—	—	—	—	—	—	2	—	164	—	—		—	—	—	—	1 259	17
18	Magnor . . .	1 174	30	—	8	—	3	3	2	2	—	3	2	3	584	1	7	—		—	—	—	1 822	18
19	Eda*)	161	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—		—	—	186	19
20	Charlottenbg.	1 506	1	—	—	—	1	—	2	—	—	29	1	—	15	6	—	—	2	—			1 563	20
21	Charlottenberg, Nordvestre Stambanes Stationer .	2 444	—	—	18	—	3	—	1	—	—	3	8	—	172	27	25	4	11	—			2 716	21
	Tilsammen .	18 035	693	11	682	—	406	121	347	254	51	769	373	13	3 298	305	313	17	171	27	303	863	27 052	

*) Sidebane.

Multipliceres ethvert af disse Tal med Afstandene mellem vedkommende Stationer, erholdes Vognmilenes Antal. Paa samme Maade er Vognmilenes Antal for de tomme Vogne beregnet. Vognmilene have udgjort:

Læssede Vogne . . .	27 052	med 171 933	Vognmile.
Tomme do. . . .	19 425	— 98 567	do.
Tilsammen	46 477	med 270 500	Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde, bliver samtlige Vognes Antal 25 046, hvoraf læssede 15 920 og tomme 9 126.

Af de 27 052 læssede Vogne ere 20 644 bevægede i Retningen ned mod Lillestrøm og 6 408 i Retningen op fra Lillestrøm.

Antallet af Godsvogne, hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 289, hvoraf 259 i Retningen ned og 30 i Retningen op; til fragtfrit Gods har været benyttet et Antal af 636 Vogne, hvoraf 316 i Retningen ned og 320 i Retningen op. Fradrages disse, sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 26 127 Vogne, hvoraf 20 069 i Retningen ned og 6 058 i Retningen op. Antallet af læssede Vogne til den egentlige Godsbefordring har altsaa været 3,3 Gange saa stort ned som op.

Antallet af Vogne hvorpaa er fremført Trælast og Brænde, har været 17 199, hvoraf 17 138 i Retningen ned og 61 i Retningen op. Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 63,6 % af samtlige Vogne, og særskilt i Retningen ned 83,0 % og i Retningen op 0,9 %.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 8 928, hvoraf 2 931 i Retningen ned og 5 997 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 2,0 saa stort i Retningen op som i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 19 425, hvoraf 1 771 i Retningen ned og 17 654 i Retningen op.

Følgende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gjennemløbne Mile o. s. v.

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Vogne op	30	61	5 997	320	17 654	24 062 *)
Antal Vogne ned	259	17 138	2 931	316	1 771	22 415
Tilsammen Antal Vogne	289	17 199	8 928	636	19 425	46 477
Antal Vognmile op	199	76	38 756	1 471	94 656	135 158
Antal Vognmile ned	2 168	107 580	20 630	1 053	3 911	135 342
Tilsammen Antal Vognmile	2 367	107 656	59 386	2 524	98 567	270 500
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	6,6 Mile	1,2 Mile	6,5 Mile	4,6 Mile	5,4 Mile	5,6 Mile
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	8,4 —	6,3 —	7,0 —	3,3 —	2,2 —	6,0 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang .	8,2 —	6,3 —	6,6 —	4,0 —	5,1 —	5,8 —

*) At Antallet af Vogne Op og Vogne Ned ikke stemmer, hidrører derfra, at de ikke gjennemløbe det samme Mileantal daglig i begge Retninger, d. e. at de i den ene Retning kunne opholdes oftere paa Stationerne end i den anden.

C. No. 8.

Kongsvinger-Lillestrøm Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

	Med Kreaturer og Reisevogne	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Centner op	c. 600	6 970	296 249	35 807	—	339 626
Antal Centner ned	c. 5 200	1 969 490	149 243	34 836	—	2 158 769
Tilsammen Antal Centner	c. 5 800	1 976 460	445 492	70 643	—	2 498 395
Antal Centnermile op	c. 4 000	8 714	2 082 339	165 600	—	2 260 653
Antal Centnermile ned	c. 43 400	12 379 882	986 633	116 051	—	13 525 966
Tilsammen Antal Centnermile	c. 47 400	12 388 596	3 068 972	281 651	—	15 786 619
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde op	370	807	192 809	15 334	—	209 320
Antal Centner fordelet paa den hele Banelængde ned	4 019	1 146 285	91 355	10 745	—	1 252 404
Tilsammen	4 389	1 147 092	284 164	26 079	—	1 461 724
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op	20,0	114,6	53,7	112,6	—	16,7
Do. Do. Do. ned	20,0	115,1	47,8	110,2	—	99,9
Do. Do. for alle Vogne .	20,0	115,1	51,7	111,6	—	58,3
Vognenes Vægt er gjennemsnitlig 80 Centner						
Herefter findes Bruttolast i Centner op	3 000	11 850	776 009	61 407	1 412 320	2 264 586
Do. Do. ned . . .	25 920	3 340 530	383 723	60 116	141 680	3 951 969
Tilsammen	28 920	3 352 380	1 159 732	121 523	1 554 000	6 216 555
Bruttolast Centnermile op	19 920	14 794	5 182 819	283 280	7 572 480	13 073 293
Do. Do. ned	216 840	20 986 282	2 637 033	200 291	312 880	24 353 326
Tilsammen	236 760	21 001 076	7 819 852	483 571	7 885 360	37 426 619

TABEL,

der viser, hvorledes Trainene har været belastede med Gods mellem de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

				Antal Centner.	
				I Retningen Op.	I Retningen Ned.
Mellem	Lillestrøm	og	Nerdrum	310 213	1 947 294
—	Nerdrum	-	Fetsund	310 763	1 757 094
—	Fetsund	-	Varaaen	288 709	1 730 227
—	Varaaen	-	Blakjer	288 709	1 684 907
—	Blakjer	-	Haga	272 306	1 585 942
—	Haga	-	Aarnæs	271 656	1 554 910
—	Aarnæs	-	Sæterstøen	261 253	1 491 527
—	Sæterstøen	-	Diesenaaen	254 525	1 430 170
—	Diesenaaen	-	Skarnæs	255 955	1 359 425
—	Skarnæs	-	Sander	234 717	1 277 795
—	Sander	-	Galterud	225 895	1 159 408
—	Galterud	-	Kongsvinger	226 015	1 088 898
—	Kongsvinger	-	Aabogen	125 249	1 108 499
—	Aabogen	-	Eidsskog	112 353	913 605
—	Eidsskog	-	Skotterud	99 525	788 755
—	Skotterud	-	Magnor	99 445	648 205
—	Magnor	-	Eda	93 576	452 974
—	Eda	-	Charlottenberg	92 777	452 974

Sammenligning mellem Godsbefordringen

Løbe-No.	Varer op.		1ste Drifts-aar.	2det Drifts-aar.	3die Drifts-aar.	4de Drifts-aar.	5te Drifts-aar.	6te Drifts-aar.	7de Drifts-aar.	8de Drifts-aar.	Løbe-No.
1	Brændeviin	Centn.	3 423	3 237	1 991	1 436	1 734	1 978	2 453	2 112	1
2	Foustager, tomme	do.	274	386	120	121	158	101	81	37	2
3	Fragtfrit Gods	Vogne	—	52	256	361	314	329	351	320	3
4	do. do.	Centn.	—	134	475	396	542	1 218	935	607	4
5	Gjødsel	Vogne	151	229	118	191	340	360	205	207	5
6	Glasvarer	Centn.	641	611	250	130	243	222	226	262	6
7	Hø & Halm	Vogne	2	4	4	71	8	5	55	15	7
8	do. do.	Centn.	—	42	192	2 847	27	153	826	393	8
9	Jernvarer	do.	16 434	59 515	17 851	26 909	3 637	3 624	6 385	23 590	9
10	Kalk, Kridt, Bridsel, Jord, Leer, Sand, Steen, Muur- & Tagsteen, Drainsrør	Vogne	84	64	47	49	102	80	62	49	10
11	Korn	Tøndr.	22 329	36 826	18 847	13 835	23 587	37 101	38 947	43 324	11
12	Kul & Cinders	Centn.	24 074	33 061	25 857	17 843	25 416	25 050	17 162	18 370	12
13	Møbler, Flyttegods, Militairbagage	Vogne	47	32	9	29	13	15	12	8	13
14	Poteter	Tøndr.	241	292	118	366	303	792	1 237	502	14
15	Salt	do.	7 376	6 020	5 885	6 260	6 367	5 790	6 730	14 143	15
16	Sild	do.	9 396	7 173	4 873	5 785	5 813	6 953	12 628	12 128	16
17	Slibe- & Møllestene	Centn.	1 723	1 733	1 389	1 104	1 396	907	1 009	975	17
18	Trælast, Brænde & Bygningsmaterialier	Vogne	128	261	139	130	99	72	72	61	18
19	Øl i Kasser	Centn.	8 164	4 550	5 735	6 103	5 804	4 707	4 090	4 372	19
20	Øvrige Varer	do.	43 273	38 370	32 792	44 217	47 635	75 467	77 531	69 378	20
	Reduceret til Centner.		222 490	311 635	213 019	246 172	256 986	303 728	312 119	339 026	

i de forløbne 8 Driftsaar.

Løbe-No.	Varer ned.		1ste Drifts-aar.	2det Drifts-aar.	3die Dritfs-aar.	4de Drifts-aar.	5te Drifts-aar.	6te Drifts-aar.	7de Drifts-aar.	8de Drifts-aar.	Løbe-No.
1	Foustager, tomme	Centn.	1 516	1 688	687	687	742	760	876	763	1
2	Fragtfrit Gods.	Vogne	—	54	278	325	412	459	546	316	2
3	do. do.	Centn.	—	28	102	64	43	39	58	76	3
4	Glasvarer	do.	2 209	2 679	2 808	3 038	2 485	2 448	2 292	2 737	4
5	Hø & Halm	do.	—	—	—	148	1 195	131	1 016	505	5
6	Jernvarer, Malm, Nikkel . .	do.	25 517	25 420	30 110	30 951	30 054	38 221	39 543	49 193	6
7	Kalk, Jord, Sand, Steen, Muur- & Tagsteen, Drains-rør, Bygningsmaterialier .	Vogne	50	34	3	21	47	46	79	56	7
8	Kjød	Centn.	614	528	603	1 347	1 885	3 328	1 839	1 899	8
9	Korn	Tøndr.	2 164	1 391	7 704	4 905	5 132	2 726	5 839	9 288	9
10	Melk	Centn.	2 888	5 490	8 215	16 347	20 460	22 351	25 403	28 088	10
11	Møbler, Flyttegods, Militair-bagage	Vogne	19	14	6	20	23	20	11	13	11
12	Poteter	Tøndr.	4 167	1 845	1 956	657	353	473	873	577	12
13	Ost	Centn.	607	450	6	58	213	289	340	612	13
14	Smør	do.			797	1 017	1 642	1 894	2 107	2 924	14
15	Trælast & Brænde	Vogne	5 490	8 056	7 952	13 038	15 577	18 807	17 880	17 138	15
16	Ølflasker, tomme	Centn.	348	120	—	—	240	2 640	280	20	16
17	Øvrige Varer	do.	13 522	17 884	25 300	36 172	30 636	45 892	51 325	38 002	17
	Reduceret til Centner . .		705 556	1 005 362	1 039 402	1 631 666	1 926 047	2 318 696	2 258 498	2 153 569	

Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter i de forløbne 8 Driftsaar.

Løbe-No.	Indtægter:	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.		8de Driftsaar.		Løbe-No.
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
1	Af Passagerer	17 447	6½	19 538	56	18 684	62½	24 780	119	24 514	47	28 487	70	27 301	45	25 311	28½	1
2	„ Voiturer	127	34	173	100	118	98	194	34	116	89	172	24	122	22	132	98	2
3	„ levende Dyr	198	57	168	90	141	46	336	118	520	27	1 083	22	566	118	674	14½	3
4	„ Bagage							291	108	376	71½	426	39	422	111	373	30	4
5	„ Pakker	788	61	1 035	109	1 290	16½	601	48	629	100	657	79½	761	50	791	93	5
6	„ Melk							1 075	119	1 471	97	1 424	115	1 613	63	1 843	119	6
7	„ Varer	33 707	78	49 269	106½	39 199	90	53 866	12½	62 154	112	75 981	109	79 204	37	77 355	63	7
8	„ Telegrafen	310	24	407	54	438	58	519	110	533	111½	458	79½	471	44½	428	31½	8
9	„ Posten	700	„	700	„	935	32	2 499	9	1 253	84	1 179	„	1 270	84	2 090	84	9
10	„ Pakhuus- og Huusleie	39	82	226	55½	185	35	266	41½	315	9	226	24	294	7	249	69	10
11	„ Tomteleie	9	„	„	„	59	„	170	100	114	60	131	„	112	„	104	30	11
12	„ Overskydende Leie af Driftsmidler	3 176	91	1 440	77	1 185	42	494	36	4 079	51	7 758	50	5 139	50	6 430	114	12
13	Øvrige Indtægter	*) 1 022	108	333	52	310	87	**) 1 410	70	70	„	192	22½	150	84	868	32	13
	Tilsammen Indtægter	57 527	61½	73 294	100	62 548	87	86 508	85	96 151	19	118 179	34½	117 430	115½	116 654	86½	

*) Herunder indbefattet Indtægt af den midlertidige Drift til 1ste Januar 1863, Spd. 861 98 ß.
**) Herunder indbefattet Godtgjørelse af Hovedbanen for tidligere formeget beregnet Andeel i Directionens Løn Spd. 1 074 105 ß.

Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter i de forløbne 8 Driftsaar.

Løbe-No.	Udgifter:	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.		8de Driftsaar.		Løbe-No.
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
1	Til Directionen	391	80	584	81	445	53	556	27	556	48	***) 30	13	288	18	314	60	1
2	„ Hovedcontoiret	1 915	62	2 108	59	1 593	85	1 911	70	2 430	109	3 500	47	3 001	84	3 530	56	2
3	„ Stationerne	10 359	87½	10 224	117½	11 640	64	15 377	32	16 870	6	16 773	104½	15 994	48	15 441	119	3
4	„ Locomotiv-Departementet	18 921	57½	20 345	12	21 913	82	33 237	20	33 987	94	37 090	43	32 023	35	33 846	80	4
5	„ Vogn- do.	5 633	1	6 677	118½	6 924	63	11 429	99	12 778	„	14 893	83	12 243	6	11 464	89	5
6	„ Ingenieur- do.	15 826	74	15 402	30	16 476	68½	23 170	36½	25 822	29	25 595	56½	23 511	92½	23 924	111½	6
7	„ Afgift for Benyttelse af Banen mellem Charlottenberg og Grændsen .	—	—	—	—	—	—	*) 1 500	„	**) 1 733	104	1 500	„	1 500	„	1 500	„	7
8	„ Vedligeholdelse af Bygninger . .	840	41½	1 549	50½	2 158	110½	3 930	69	2 870	45½	591	42	3 658	109	5 585	105½	8
9	„ Do. - Stationspladse .	226	12	430	116	865	33	1 298	107½	1 673	108	3 390	99	1 541	102½	2 211	78½	9
10	„ Udvidelse af Stationerne	—	—	2 992	31½	32	87	—	—	—	—	2 084	62	—	—	—	—	10
11	„ Vedligeholdelse af Telegrafen . .	606	100	366	76	658	104	1 246	6	712	26	1 800	26	1 016	21	870	43	11
12	„ Uniformer	677	100	472	6	597	94	911	93	881	68	566	60	662	38	659	75	12
13	„ Erstatninger	61	30	11	51	15	59	37	48	59	68	11	46	22	15	97	113½	13
14	Øvrige Udgifter	134	56½	527	63½	424	35½	567	76½	794	88½	3 583	88	890	88	882	82½	14
	Tilsammen Udgifter	55 594	102	61 693	92½	63 747	98½	95 174	84½	101 171	74	111 412	50	96 354	57	100 331	53½	
	Overskud	1 932	79½	11 601	7½	—	—	—	—	—	—	6 766	104½	21 076	58½	16 323	33	
	Underbalance	—	—	—	—	1 199	11½	8 665	119½	5 020	55	—	—	—	—	—	—	
	Andeel i Sygecassens Underbalance, overtaget af Kongsvingerbanen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	205	72	—	—	—	—	—	—	

*) fra 4de November 1865 til 3die November 1866.
**) fra 4de November 1866 til 31te December 1867.
***) Bidrag til Directionens Løn udgjør for Aaret 1868 308 Spd. 37 ß
Herfra formeget belastet for Aaret 1867 . . . . 278 — 24 -
30 Spd. 13 ß

Oplysninger om

Locomotivmilenes Antal sees af følgende Tabel. Ved Mileantallets Beregning er til Locomotiver No. 1—5, 11—12, 22—23 og alle Kongsvingerbanens

Locomotiv No.	Trainmile.				Assisterende Mile.				Mile Ballast og Fyld til Viadukterne samt med Sneeploug.				Tomme	
	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.
A. Kongsvingerbanen tilhørende:														
No. 13	—	1 310,4	330,9	1 641,3	3,8	307,6	—	311,4	—	—	—	—	0,6	0,3
- 14	1,3	2 766,1	274,2	3 041,6	6,0	154,3	—	160,3	—	—	—	—	5,5	—
- 15	—	2 360,1	—	2 360,1	0,7	91,2	—	91,9	—	—	—	—	3,3	—
- 16	—	2 052,0	6,3	2 058,3	5,1	7,3	—	12,4	—	—	—	—	1,2	—
- 17	1,9	2 831,8	1 053,5	3 887,2	3,5	81,0	—	84,5	—	—	—	—	1,3	—
- 18	—	1 817,5	321,3	2 138,8	5,5	66,2	—	71,7	—	—	—	—	0,2	—
- 19	4,4	2 365,6	1 584,1	3 954,1	2,8	7,9	—	10,7	—	—	5,9	5,9	1,6	1,5
- 20	0,2	1 772,4	247,6	2 020,2	4,0	10,1	—	14,1	—	14,7	—	14,7	1,6	2,3
- 21	1,9	4 537,5	12,6	4 552,0	1,2	—	—	1,2	—	—	—	—	6,3	—
Tilsammen	9,7	21 813,4	3 830,5	25 653,6	32,6	725,6	—	758,2	—	14,7	5,9	20,6	21,6	4,1
B. Hovedbanen tilhørende:														
No. 1		2,5	—	2,5		—	—	—		—	—	—		0,7
- 2		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 3		14,7	—	14,7		—	—	—		—	—	—		—
- 4		34,1	9,5	43,6		—	—	—		—	—	—		11,3
- 5		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 6		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 7		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 8		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 9		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 10		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 11		4,0	—	4,0		—	—	—		—	—	—		—
- 12		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 22		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
- 23		—	—	—		—	—	—		—	—	—		—
Tilsammen		55,3	9,5	64,8		—	—	—		—	—	—		12,0

Anmærkn. Kongsvingerbanens Locomotiv No. 20 har gaaet med Sneeploug 14,7 Mile.
Tomme, eller Mile foruden Nyttevirkning, der fremkomme derved, at assisterende Locomotiv gaaer ledig tilbage, ere i de foregaaende Driftsaar anførte som assisterende.

Locomotivernes Drift.

de udløbne Distancer lagt for Skiftning ved Stationerne 5 % for Hovedbanens og 15 % for Hovedbanens Locomotiver No. 6—10.

Mile.		Mile Tilsammen i Regnskabsaaret.				Mile I de foregaaende Driftsaar.				Mile Ialt efter Jernbanens Aabning.				Locomotiv-No.
Paa Nordvestre Stamb.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanens.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	
—	0,9	4,4	1 618,3	330,9	1 953,6	240,0	12 000,6	73,0	12 313,6	244,4	13 618,9	403,9	14 267,2	13
—	5,5	12,8	2 920,4	274,2	3 207,4	275,3	16 218,7	644,9	17 138,9	288,1	19 139,1	919,1	20 346,3	14
—	3,3	4,0	2 451,3	—	2 455,3	314,3	20 587,3	281,2	21 182,8	318,3	23 038,6	281,2	23 638,1	15
—	1,2	6,3	2 059,3	6,3	2 071,9	263,3	19 715,1	445,2	20 423,6	269,6	21 774,4	451,5	22 495,5	16
—	1,3	6,7	2 912,8	1 053,5	3 973,0	243,4	19 142,9	858,1	20 244,4	250,1	22 055,7	1 911,6	24 217,4	17
—	0,2	5,7	1 883,7	321,3	2.210,7	54,8	10 746,6	362,4	11 163,8	60,5	12 630,3	683,7	13 374,5	18
3,2	6,3	8,8	2 375,0	1 593,2	3 977,0	538,3	10 513,5	5 057,2	16 109,0	547,1	12 888,5	6 650,4	20 086,0	19
—	3,9	5,8	1 799,5	247,6	2 052,9	12,9	5 665,3	1 523,3	7 201,5	18,7	7 464,8	1 770,9	9 254,4	20
—	6,3	9,4	4 537,5	12,6	4 559,5	24,7	7 277,5	214,2	7 516,4	34,1	11 815,0	226,8	12 075,9	21
3,2	28,9	63,9	22 557,8	3 839,6	26 461,3	1 967,0	121 867,5	9 459,5	133 294,0	2 030,9	144 425,3	13 299,1	159 755,3	
—	0,7		3,2	—	3,2		1 072,1	279,6	1 351,7		1 075,3	279,6	1 354,9	1
—	—		—	—	—		820,9	—	820,9		820,9	—	820,9	2
—	—		14,7	—	—		439,2	124,5	563,7		453,9	124,5	578,4	3
3,1	14,4		45,4	12,6	14,7		629,3	—	629,3		674,7	12,6	687,3	4
—	—		—	—	58,0		64,3	—	64,3		64,3	—	64,3	5
—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—	6
—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—	7
—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—	8
—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—	9
—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—	10
—	—		4,0	—	—		110,1	—	110,1		114,1	—	114,1	11
—	—		—	—	4,0		—	—	—		—	—	—	12
—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—	22
—	—		—	—	—		—	—	—		—	—	—	23
3,1	15,1		67,3	12,6	79,9		3 135,9	404,1	3 540,0		3 203,2	416,7	3 619,9	

Hvorledes Locomotiverne have været benyttede sees nærmere af følgende Tabel.

Locomotivernes No.	13			14			15			16			17			18			19			20			21			Tilsammen Dage.		
	Antal Dage.																													
	I Tjeneste.	I Reesrve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.
Januar	8	8	15	31	„	„	17	14	„	9	4	18	1	10	20	9	12	10	31	„	„	15	16	„	31	„	„	152	64	63
Februar	20	8	„	14	1	13	16	12	„	„	„	28	27	1	„	„	„	28	28	„	„	25	3	„	28	„	„	158	25	69
Marts	5	4	22	20	11	„	30	1	„	5	16	10	31	„	„	19	4	8	28	3	„	6	„	25	27	„	4	171	39	69
April	3	12	15	7	23	„	30	„	„	„	28	2	30	„	„	30	„	„	22	7	1	„	„	30	30	„	„	152	70	48
Mai	1	30	„	1	13	17	17	14	„	27	4	„	31	„	„	31	„	„	13	4	14	1	14	16	31	„	„	153	79	47
Juni	„	30	„	„	„	30	25	5	„	29	1	„	18	12	„	21	9	„	„	„	30	30	„	„	30	„	„	153	57	60
Juli	„	31	„	7	9	15	11	20	„	5	4	22	30	1	„	26	5	„	24	„	7	24	7	„	31	„	„	158	77	44
August	„	31	„	31	„	„	18	13	„	„	„	31	31	„	„	„	31	„	31	„	„	9	22	„	31	„	„	151	97	31
September	23	7	„	30	„	„	4	26	„	20	„	10	30	„	„	„	30	„	30	„	„	„	30	„	10	„	20	147	93	30
October	26	5	„	31	„	„	„	31	„	31	„	„	31	„	„	„	31	„	31	„	„	„	31	„	„	„	31	150	98	31
November	30	„	„	28	„	2	1	4	25	2	28	„	11	13	6	3	27	„	30	„	„	19	11	„	29	„	1	153	83	34
December	23	1	7	21	10	„	„	„	31	12	19	„	14	17	„	„	31	„	31	„	„	26	5	„	31	„	„	158	83	38
Tilsammen	139	167	59	221	67	77	169	140	56	140	104	121	285	54	26	139	180	46	299	14	52	155	139	71	309	„	56	1 856	865	564

I Gjennemsnit for Aaret uden Hensyn til Helligdagene har altsaa hvert af Locomotiverne været i Tjeneste 206 Dage, i Reserve 96 Dage og under Reparation 63 Dage, eller i Procenter af den hele Tid respective 56,4 26,3 og 17,3. Sammenlignes dette med Locomotivmilenes Antal sees, at for hver Dag, de have været benyttede er i Gjennemsnit tilbagelagt 14,3 norske Mile.

Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde, foruden gamle Sleepers, der ikke er opført i Regnskabet i Pengeværdi			65	Spd. 110	ß
Af Locomotivførerne:	Kul	4 781 200 ℔	8 204	— 38	-
	Olie	5 835 Potter	1 328	— 21	-
	Talg	3 807 ℔	409	— 73	-
	Pudsegarn	462 ℔	60	— 64	-
	Hamp	575 ℔	94	— 90	-
	Lampevæger og Uldgarn		4	— 27	-
- Pudserne:	Olie	295 Potter	58	— 41	-
	Talg	374 ℔	40	— 62	-
	Pudsegarn	1 908 ℔	171	— 8	-
		Tilsammen	10 437	Spd. 54	ß

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes Antal 25 653,6 findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil 48,82 ß, divideret med Locomotivmilenes Antal 26 461,3 blive disse Omkostninger for hver Locomotivmiil — Ballastmilene medregnet — 47,33 ß.

Samtlige Jernbanens Udgifter 100 331 Spd. 53½ ß, fordeelte paa Trainmilene give for hver gjennemløben norsk Miil 3 Spd. 109,32 ß.

Den samlede Vægt, som af Locomotiverne er ført 1 Miil frem er følgende:

Passageervogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	Centnermile	4 940 657.
Passagerer.	409 221 Personmile. Antages hver Person at veie 1½ Centner, erholdes	—	613 832.
Stoppevogne.	Disse have gjennemløbet 40 870 Mile. Enhver af disse Vogne veier i Gjennemsnit 117 Centner, læsset i Gjennemsnit 122 Centner	—	4 986 140.
Godsvogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	—	21 640 000.
Gods.	Er forhen fundet at udgjøre	—	15 786 619.
	Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget	Centnermile	47 967 248.

Locomotivernes og Tendernes egen Vægt med Vand og Kul er efter Veining i Gjennemsnit ansat:

for Locomotiverne	No.	1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 19, 22 og 23 hver til	750	Centner
-	do.	- 6 og 7 — -	890	—
-	do.	- 8, 9 og 10 — -	755	—
-	do.	- 13, 14 og 18 — -	460	—
-	do.	- 15, 16 og 17 — -	595	—
-	do.	- 20 — -	840	—
-	do.	- 21 — -	660	—

Herefter findes Locomotivernes og Tendernes Centnermile — Ballastmilene ikke medregnet —

for Kongsvingerbanens Locomotiver med Tendere	13 646 459		
- Hovedbanens do — do.	50 475	—=—	13 696 934
		Tilsammen Brutto Centnermile	61 664 182

Da Trainmilenes Antal paa Kongsvingerbanen er 21 868,7 findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 2 193 Centner, foruden Locomotivets og Tenderens egen Vægt.

Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal med Undtagelse af Ballastmilene, 22 610,4 Mile, findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 2 121 Centner.

Nettovægten af Gods og Passagerer bliver 16 604 801 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Train giver 759 Centner og for hvert Locomotiv 734 Centner.

Divideres de forskjellige Vognmiles Antal med Trainmilenes, findes, at i Gjennemsnit med hvert Train er befordret:

1ste Classes Personvogne	0,005
1ste & 2den do. do.	0,779
2den do. do.	0,053
3die do. do.	1,494
Stoppevogne	1,869
Godsvogne	12,369
Tilsammen i Gjennemsnit	16,569 Vogne

Følgende Tabel udviser Kongsvingerbanens Locomotivers Mileantal paa samtlige Baner samt deres Kulforbrug fordeelt paa de forskjellige Maaneder.

Maaned.	Locomotivmile.	Kulforbrug.	Kulforbrug pr. Locomotivmiil.	Timer med Damp oppe.
Januar	2 174,5	443 100	204	2 050
Februar	2 349,1	534 200	227	2 143
Marts	2 610,2	504 300	193	2 258
April	2 285,4	374 700	164	1 809
Mai	2 095,4	323 100	154	1 787
Juni	2 100,0	357 600	170	1 794
Juli	2 172,4	380 300	175	1 897
August	2 072,5	351 000	169	1 769
September	1 999,9	304 500	152	1 688
October	2 075,2	320 100	154	1 826
November	2 175,0	372 600	171	2 014
December	2 351,7	515 700	219	2 076
Total	26 461,3	4 781 200	181	23 111

Antallet af Passageertrain har i Driftsaaret daglig været 1 op og 1 ned den hele Linie mellem Lillestrøm og Charlottenberg, samt 1 op og 1 ned mellem Lillestrøm og Kongsvinger og 1 op og 1 ned mellem Kongsvinger og Charlottenberg.

Af Godstrain har hver Søgnedag gaaet 1 op og 1 ned mellem Lillestrøm og Kongvinger. Desuden har extra Godstrain oftere været kjørt mellem Lillestrøm og Varaaen samt mellem Kongsvinger, Aabogen, Skotterud og Magnor og paa enkelte Søndage mellem Lillestrøm og Kongsvinger.

Togene have ofte været befordrede med 2 Maskiner mellem Lillestrøm og Kongsvinger.

Af følgende Tabel kan Locomotivernes Nyttevirkning i det forløbne Driftsaar sammenlignes med samme i de 7 foregaaende Driftsaar. (Ballastkjøringen udeladt af Beregningen).

Drifts-aar.	Samtlige Locomotivmile paa Kongsvinger-banen.	Bevægede Centnermile, Locomotivernes og Tendernes egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Kulforbrug.				Last pr. Locomotivmiil i Centner.	Nyttevirkning pr. ℔ Kul i Centnermiil.
			Total.	Pr. Locomotivmiil.	Total. ℔	Pr. Locomotivmil. ℔	Pr. Centnermiil. ℔	Pr. Time med Fyr paa.		
1ste	10 497,5	19 129 264	9 312	0,887	1 832 800	175	0,096	198	1 822	10,437
2det	11 301,5	24 083 408	10 302	0,912	2 538 114	225	0,105	246	2 131	9,488
3die	11 925,8	23 692 036	10 319	0,865	2 350 500	197	0,099	228	1 987	10,080
4de	19 576,9	44 094 343	16 165	0,826	3 934 400	201	0,089	243	2 252	11,208
5te	22 110,9	51 683 853	20 409	0,923	4 273 136	193	0,083	209	2 333	12,095
6te	22 150,2	60 590 893	18 623	0,841	4 752 002	215	0,078	255	2 736	12,751
7de	21 997,7	59 324 630	18 932	0,861	4 692 695	213	0,079	248	2 697	12,642
8de	22 610,4	61 664 182	19 749	0,873	4 084 187	181	0,066	207	2 727	15,098

De væsentligste Arbeider, der i Driftsaaret har været udført ved Locomotiverne, ere:

Brugt 110 Stkr. nye Kobberrør og 134 Stkr. nye Messingrør, hvoraf 24 Stkr. til Skjøder for gamle Rør. Udtaget, opskjødt og indsat 220 Stkr. gamle Messingrør. Paalagt en stor og en liden Hjulring af Staal. Omdreiet 12 Par store Hjul med Ringe af Staal og 19 Par smaa Hjul, hvoraf 17 Par med Staalringe og 2 Par med Jernringe. Omlagt og dreiet 8 Stkr. store Hjulringe af Staal samt 2 Stkr. smaa do. Ombyttet 1 Drivhjulaxel med ny af Staal, (for No. 20). Byttet 4 Stkr. Stempler af Støbejern, 14 Stkr. Stempelringe af Støbejern, 2 Stkr. Stempelstænger og 5 Stkr. Sidestænger med nye af Staal. Anbragt 8 Stkr. nye Sleider, indsat 2 Stkr. nye Connectingstanglagere, 4 Stkr. nye Sidestanglagere og 2 Stkr. nye Linkeblokke. Anbragt 1 ny Skorsten, 1 ny Injector med Rørledninger og 1 ny Damptrykmaaler. Indsat 55 Stkr. nye gjennemborede Stagbolte af Kobber, 16 Stkr. Fyrkasse-Luftrør af Messing og 16 Stkr. do. af Jern. Anbragt 2 Stkr. nye Fyrdøre. Paasat 7 Stkr. Pladelapper af Jern udvendig paa Fyrkasser. Omboret 2 Stkr. Cylindre og anbragt 1 nyt Cylinderlaag, afdreiet 4 Stkr. Stempelstænger, 14 Stkr. Sleidstænger og 6 Stkr. Pumpekolber. Anbragt 2 Stkr. nye Kugleventiler, 2 Stkr. nye Tenderventiler med Bevægelsesapparater, og indsat 15 Stkr. Staalbolte i Sleidbevægelser. Opsat 8 Stkr. Stempler, 129 Stkr. Sidestanglagere og 52 Stkr. Excenterstropper. Anbragt 34 Stkr. Foringer af Metal for Pakningsbøssinger, 30 Stkr. Modpakningsringe af Metal og 2 Stkr. Foringer af Metal for Excenterstropper. Anbragt 10 Stkr. nye Axellagere for Locomotiver, 5 Stkr. nye Udvaskningsplugger, 3 Stkr. nye Kraner og 6 Stkr. nye Stempelfjederlaase af Metal. Anbragt 1 ny Trækfjeder; skiftet og repareret 15 Stkr. Bærefjedre, anbragt 22 Stkr. nye Fjederpinder, 22 Stkr. nye Fjederkramper, 10 Stkr. Bolte for Bærefjedre og 10 Stkr. nye Bøssinger og Tappe af Staal for Ballancer. Anbragt 23 Stkr. nye Ramværksbolte, 2 Stkr. nye Pakningsbolte, 1 ny Bremsskrue, 1 Dampbrems og 2 nye Gnistfængere. Afrettet 10 Stkr. Sleider og Sleidfjæs samt 4 Stkr. Regulatorsleider med Sleidfjæs. Reguleret 2 Stkr. Sleider og indslebet 22 Stkr. forskjellige Kraner. Desuden forskjellige andre Reparationer foruden Maskinernes Reengjøring, Opmaling og Fernisering samt indvendig Reengjøring, Skrabning og Maling af Kjedler. 4 Stkr. af Kjedlerne er prøvet med Vandtryk: 200 ℔ pr. Qvadrattomme.

Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften i 8de Driftsaar.

Locomotivmile.	Locomotivernes Istandholdelse.						Locomotivernes Drift.						Contoirudgifter, Gas, Brænde og forskjellige Udgifter.		Total.	
	Materialforbrug, Reservestykker og Inventarium.		Lønninger og Arbeidsløn.		Tilsammen.		Forbrugsgjenstande: Coke, Kul, Olie, Talg, Hamp, og Pudsegarn.		Driftspersonalet: Førere, Fyrbødere, Pudsere, og Vandpumpere.		Tilsammen.					
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
26 461,3	2 017	11	2 137	117	4 155	8	10 437	54	4 965	81	15 403	15	„	„	19 558	23
Hertil kommer Andelen af Fællesudgifterne, hvilke for begge Baners Locomotiver have udgjort:																
	1 932	43	3 552	„	5 484	43	2 618	105	„	„	2 618	105	1 308	37	9 411	65

Oplysninger om Vognenes Drift samt Vogndepartementets Udgifter.

Tabel over Vogntjeneste og Reparationstid.

Vognsort.	Antal Vogne.	Antal Vognmile. Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Antal Reparationsdage. Total.	I Gjennemsnit for hver Vogn.	Antal Vognmile for hver Reparationsdag.	Antal Vogne under Reparation mere end Middeltiden.	Antal Vogne under Reparation mindre end Middeltiden.	Antal Vogne, der ikke have været under Reparation.
A. Kongsvingerbanen tilhørende:											
Den kongelige Vogn	1	7	43	12	62	—	—	—	—	—	1
Passageervogne 1ste & 2den Cl.	8	415	16 977	3 586	20 978	417	52,1	50,3	4	4	—
do. 2den Classe .	5	255	1 068	75	1 398	23	4,6	60,8	2	3	—
do. 3die do. .	14	634	32 345	4 082	37 061	268	19,1	138,3	8	4	2
do. Stoppevogne .	8	625	40 632	7 197	48 454	174	11,6	278,5	4	4	7
Godsstoppevogne	7										
Hestevogne	5	100 165	125 258	7 888	233 311	1 608	6,1	145,1	57	198	10
Dækkede Godsvogne	5										
Plankevogne	205										
Kassevogne	50										
Tilsammen	308	102 101	216 323	22 840	341 264	2 490	8,1	137,1	75	213	20
B. Hovedbanen tilhørende:											
Den kongelige Vogn	1		65	18	83						
Passageervogne, 1ste Classe .	3										
do. 1ste & 2den do.	2		65	18	83						
do. 2den Classe .	8		86	24	110						
do. 3die do. .	20		324	114	438						
do. Stoppevogne .	6		238	72	310						
Godsstoppevogne	10										
Melkvogne	4		145 242	6 589	151 831						
Hestevogne	2										
Plankevogne	271										
Kassevogne	79										
Tilsammen	406		146 020	6 835	152 855						

*) 288 Stkr. Vogne have været underkastet Reparation fra 1 indtil 5 Gange i Aarets Løb, gjennemsnitlig 2,4722 Gange, hvoraf findes at være foretaget 712 Vognreparationer.

Opgave over Kongsvingerbanens Vogne ved Udgangen af Aaret 1870 samt deres Maal og Inddeling.

Vognsort.	Antal.	Antal Pladse: i hver Vogn-Classe. 1	2	3	Tilsammen Classe. 1	2	3	Høieste tilladte Belastning: i Gjennemsnit pr. Vogn. Centn.	Summa. Centn.	Vægt: i Gjennemsnit pr. Vogn. Centn.	Summa. Centn.	Antal Bremsvogne.	Kostende med Hjul og Axler: i Gjennemsnit pr. Vogn. Spd.	ß	Summa. Spd.	ß	Længde mellem Bufferne.	Maal af Overbygningen eller Topramme: Længde. Fod.	Høide. Fod.	Bredde. Fod.	Hjulafstand. Fod.	Anmærkninger.
Passageervogne:																						
Den kgl. Vogn .	1									123	123		2 836	„	2 836	„	21,00	19,50	6,58	8,00	10,50	Afdelt i Salon og Kabinet.
Salonvogne . . .	2	14	20		28	40				118	944		1 490	„	2 980	„	21,00	19,50	6,58	8,00	10,50	do. i 1—1ste Cl. Salon og 2—2den Cl. Coupeer, rummende tilsammen 34 Personer.
bl. 1ste og 2den Cl.	6	8	28		48	168							1 350	„	8 100	„	21,00	19,50	6,58	8,00	10,50	Afdelt i 1—1ste Cl. Salon og 2—2den Cl. Coupeer rummende tilsammen 36 Personer.
2den Classe . . .	5		40			200				117	585		1 258	„	6 290	„	20,33	18,83	6,58	8,00	10,50	do. i 2 Coupeer à 20 Pladse, rummende tilsammen 40 Personer.
3die do. . . .	12			40			480			105	1 260		1 050	„	12 600	„	21,00	19,50	6,58	7,50	10,50	Hver Vogn rummer 40 Personer.
Sum	26				76	408	480			112,0	2 912		1 261	92	32 806	„						
Stoppevogne:																						
Passageerstoppevogne.	8		10			80				128	1 024	8	1 085	„	8 680	„	20,33	18,83	6,58	8,00	10,58	Afdelt 1 Conductørcoupe, 1 Postcoupe (2den Cl.) og 1 Bagagerum.
Godsstoppevogne	7									105	735	7	770	„	5 390	„	17,33	15,83	6,58	7,50	8,50	do. i 1 Conductørcoupe og 1 Bagagerum.
Sum	15					80				117,27	1 759	15	938	„	14 070	„						
Godsvogne:																						
Hestevogne . . .	5									117	585	5	736	„	3 680	„	20,66	19,16	6,50	7,50	9,25	Afdelt i 4 Spiltouge med stoppede Side- og Endevægge.
Dækkede Godsvogne	5							110	6 600	89	445	5	600	„	3 000	„	16,00	14,50	5,92	6,92	8,50	Med Tag og Vægge af Jernplader.
Kassevogne . . .	50									92	4 600	50	420	„	21 000	„	16,00	14,50	3,33	7,33	8,50	Med faste Ende- og Sidevægge samt Døre paa Midten.
Plankevogne . . .	14									69	966	14	388	„	5 432	„	23,00				13,00	Med 3 Jernstager paa hver Side og uden Overbygning.
do. . . .	81							120	24 600	88	7 128	81	403	85	32 700	45	21,00	14,42	0,46	7,50	10,00	
do. . . .	90									85	7,650	90	385	117	34 737	90	18,00	12,00	0,46	7,50	9,00	
do. . . .	20									75	1 500	20	395	„	7 900	„	16,00				8,50	Med Topbolster, men uden Overbygning.
Sum	265								31 200	86,32	22 874	265	409	29	108 450	15						
Postvogne	2									116	232		1 350	„	2 700	„	21,00	19,50	7,08	7,50	10,50	
Sum	2									116	232		1 350	„	2 700	„						
Totalsum	308				76	488	480		31 200	90,19	27 777	280	513	9	158 026	15						

Opgaver over Vogndepartementets Udgifter.

Almindelig Vedligeholdelse.

Nye Hjulringe af Staal 75 Stkr.	1 276	Spd.	30	ß		
Copalfernis, 113 Potter	117	—	63	-		
Staal til Fjedre for Vogne, 2 720 ℔	109	—	19	-		
Jern i Stænger 7 017 ℔	113	—	97	-		
do. i Plader, 368 ℔	9	—	63	-		
Metalsager og Lagere, 721 ℔	211	—	78	-		
Nye Trædele	126	—	11	-		
Vidskelæderringe, 101 Stkr.	119	—	71	-		
Vidskelæderstykker, 21 ℔	15	—	67	-		
Liinolie, 150 Potter	23	—	102	-		
Diverse Materialier og Arbeidsudgifter	774	—	21	-		
Arbeidsløn for Reparation af 649 Stkr Vogne (pr. Accord)	401	—	108	-		
do. - Omdreining af 250 Par Hjul	125	—	„	-		
do. - Omlægning og Befæstelse af 384 Stkr. Hjulringe	160	—	„	-	3 584	Spd. 10 ß

Fælledsudgifter for begge Baners Vogne.

Olier diverse til Smørelse, 4 550 Potter	902	Spd.	75	ß		
Smørelse, (Grease) 16 419 ℔	1 012	—	26	-		
Lønning til 5 Vognvisitører	898	—	51	-		
Pressenningers Vedligeholdelse	662	—	95	-		
Forskjellige Reparationer, Spiger, Muttere, Jernbeslag, Administration, Materialtransport og Sjouerarbeide	2 257	—	35	-	5 733	— 42 -
				Tilsammen	9 317	Spd. 52 ß

Blandt ovennævnte Reparationsarbeider vedkommende Kongsvingerbanens Vogne anføres forøvrigt:

Malet og fernisseret fem 1ste & 2den Classe, tolv 3die Classe Passageervogne samt to Passageerstoppevogne, anbragt Vidskelæder mellem Kassen og Rammen paa to 1ste & 2den Classe og en 2den Classe Passageervogne, forsynet tre 1ste & 2den Classe Passageervogne med indvendige Vinduer, anbragt Indretning for Drikkevand i en 2den Classe Passagervogn samt i to Passageerstoppevogne.

For Kongsvingerbanens Regning er ombygget to 3die Classe Passageervogne (No. 13 og 14) til Postvogne.

Vedligeholdelse af Jernbanelinien.

	Paa Hovedlinien.	Paa Stationer og Sidelinier.	Tilsammen.
Skinnelængde i Fod	729 360	67 510	796 870
Antal Lasker	75 700	7 100	82 800
— Skruer	151 400	14 200	165 600
— Dogs	636 000	56 800	692 800
— Sleepers	151 400	14 200	165 600

I Driftsaaret er i Hovedlinien ombyttet 8 820 løbende Fod Skinner, 210 Stkr. Lasker, 1 020 Stkr. Laskeskruer, 10 120 Stkr. Dogs, 3 360 Stkr. Sleepers. Til Gjærder er anvendt 4 644 Stkr. Stolper, 742 Tylvter Bord, 15 Kasser Spiger, 43 356 løbende Fod Jerntraad, 108 Stkr. Skruer, 4 000 Kramper.

Til den ovenanførte Ombytning og det øvrige Forbrug samt til Reparationer er anvendt:

Til Materialier til Overbygningen	2 430 Spd. 52 ß	
„ — „ Gjærder	1 108 — 104 -	
„ — „ Overgange, Banker, Skraaninger etc.	346 — 70½ -	
		3 885 Spd. 106½ ß
Til Arbeidsløn til Vedligeholdelse af Overbygningen	9 510 Spd. 10 ß	
„ — „ — „ Gjærder	699 — 13 -	
„ — „ — Overgange, Banker etc	943 — 45 -	
		11 152 — 68 -
		15 038 Spd. 54½ ß
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium:		
Anskaffet 1 Locomobile	999 Spd. 72 ß	
— 1 Skinnekuttemaskine med 6 Blade	650 — „ -	
— 1 Boremaskine	300 — „ -	
Anskaffelse af Redskaber og alle Slags Reparationer	415 — 86 -	
Arbeide paa Sneplouge til Locomotiverne	50 — 82 -	
		2 416 — „ -
Tilsammen		17 454 Spd. 54½ ß

Vedligeholdelse af Broerne.

1. Til Lønninger til 3 fast ansatte Tømmermænd		675 Spd. 31 ß
2. Lønninger til:		
Vagt og Afstikning af Tømmer ved Fetsund Bro og Lændse	202 Spd. 36 ß	
Reparation af Fetsund Lændse	48 — 67 -	
— „ Jetteerne tilhørende Fetsund Bro. Fyldt 102 Kubikfavne Steen	469 — 22 -	
— „ Kjørebanen paa Fetsund Bro	24 — 7 -	
Bytning af Master og andet Tømmer samt til alle øvrige Reparationer	1 168 — 56 -	
		1 912 — 68 -
		2 587 Spd. 99 ß
3. Materialier til:		
Reparation af Jetteerne tilhørende Fetsund Bro	33 Spd. 33 ß	
— „ Kjørebanen — — —	70 — „ -	
Indlagt 284 Stkr. nye Master, 5 285 løbende Alen andet Tømmer til Pæler, Kapstokke, Braser etc., 178 Tylvter Planker samt forbrugt Jern, Skruer, Spiger etc.	2 627 — 62 -	
		2 730 — 95 -
		5 318 Spd. 74 ß

Vedligeholdelse af Bygninger.

Til Opførelse af et Privet paa Lillestrøm Station ved Platformens søndre Ende, begyndt forrige Aar, (½ Udgift)	20 Spd.	92 ß	
Anbragt en Fontaine med Drikkeindretning paa Lillestrøm Platform samt anlagt den nødvendige Vandledning hertil (½ Udgift)	51 —	54 -	
Da Fetsund Betjentbolig var saaledes beliggende, at Vandet under Flomtiden gik op under Gulvene og den desuden laa ubekvemt, blev den flyttet og indredet til 2 Bekvemmeligheder, hver indeholdende 2 Værelser og Kjøkken, hvorhos der til samme blev opført Vedskur og Privet	384 —	23 -	
Opført et Fjøs paa Fetsund Station, begyndt forrige Aar	154 —	112 -	
— „ — „ Sander Station	148 —	72 -	
Begyndt Opførelsen af et Fjøs paa Skotterud	55 —	33 -	
Indkjøbt Fjøs- & Ladebygning paa Skarnæs Station	76 —	„ -	
— — „ — „ Sæterstøen	16 —	„ -	
Opført et Godskontor paa Skarnæs, begyndt forrige Aar	104 —	23 -	
— en Godsplatform paa Skarnæs	18 —	„ -	
Anbragt Drikkeindretning paa Kongsvinger Platform	29 —	38 -	
— Vagtskure ved Overgangene	70 —	111 -	
— Priveter for Arbeiderne paa et Par Stationer	16 —	80 -	
Til udvendig Paneling og Maling af Stationshusene ved Aabogen, Eidskog og Magnor, til Indredning, Opførelse af Bagerovne m. m.	624 —	24 -	
Til Ombygning af Platformene og Anbringelse af Steenpillarer under samme	684 —	56 -	
„ Fornyelse af Locomotivgruberne i Lillestrøm Locomotivhus, Anbringelse af nye Master og Steenpillarer	337 —	100 -	
Lagt Stenen i Kalk paa alle de med Tagsteen tækkede Bygninger	202 —	19 -	
Reparation af Filttagene	273 —	110 -	
— „ Vandstationerne med tilhørende Ledninger	260 —	14 -	
— af alle Bygninger, Arbeidsløn og Materialier:			
Malerarbeide	795 —	80 -	
Murerarbeide	392 —	101 -	
Snedkerarbeide, Smedarbeide og alt forøvrigt	868 —	43½ -	
Tilsammen	5 585 Spd.	105½ ß	

Vedligeholdelse af Stationspladse.

Anlagt Haver ved Stationerne, opført Havegjærder etc	504 Spd.	20 ß	
Til Reparation af Stationspladsene og Sidespor, Bytning af 903 løbende Fod Skinner, 20 Stkr. Lasker, 40 Stkr. Laskeskruer, 280 Stkr. Dogs, 1860 Stkr. Sleepers, 1 000 løbende Fod Pointstømmer, 12 Stkr. Pointstunger, 17 Stkr. Pointsstole, 4 Stkr. Crossings, 70 Stkr. Pointsskruer m. m., til Løftning og Pakning, Arbeidsløn og Material	1 707 —	58 -	
Tilsammen	2 211 Spd.	78 ß	

Oplysning om Forandring af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret.

Capitalcontoerne udgjorde ved forrige Aars Udgang tilsammen	35 987 Spd.	117 ß	
De ere i Driftsaaret forøgede med følgende Beløb:			
Anskaffelse af nye Driftsmidler. Udbetalt Renter for 1869 af Laan af Statskassen . .	1 477 —	106 -	
Er =	37 465 Spd.	103 ß	
De ere formindskede med følgende Beløb:			
Anskaffelse af nye Driftsmidler. Afskrevet af Jernbanens Overskud	2 709 —	54 -	
Udgjøre ved Driftsaarets Udgang	34 756 Spd.	49 ß	

Ere altsaa i Driftsaaret formindskede med 1 231 Spd. 68 ß.

Uheld og Standsninger.

Locomotiver og Tendere blevne i Ustand under Gangen, hvorved mindre Standsninger ere foraarsagede:

Iudtruffet ialt 18 Gange, som oftest paa Grund af Sprængning af Messingrør i Kjedlerne.

Vogne blevne i Ustand:

Indtruffet ialt 52 Gange, hyppigst paa Grund af, at Axellagerne gik varme.

Kreaturer komme til Skade:

Den 11te Juli blev en Ko overkjørt og dræbt af Passageertoget No. 8 mellem Sæterstøen og Aarnæs.

Den 22de August blev en Griis overkjørt og dræbt af Passageertoget No. 8 lidt nedenfor Aarnæs.

Sneedrev foraarsaget Standsninger:

Den 21de Februar standsedes Ned-Godstoget mellem Sander og Skarnæs. Locomotivet blev frakoblet og Toget kippedes til Skarnæs. Senere standsedes Toget mellem Sæterstøen og Aarnæs, hvor det maatte deles og kippes til Aarnæs. 3 Timer 22 Min. Forsinkelse.

Den 22de Februar standsedes Passageertoget No. 6 mellem Skotterud og Eidsskog, 18 Minutters Forsinkelse.

Den 26de December forsinkedes Passageertoget No. 7 ved Skarnæs 20 Min. paa Grund af høi Snee i Sidebanen, der besværliggjorde Skiftningen.

Forskjellige Aarsager:

Den 7de September standsedes paa Grund af stærk Storm Ned-Kongsvinger-Godstog paa Husemohøiden — mellem Sæterstøen og Aarnæs. — Toget maatte deles og kippes til Aarnæs, hvor 6 Vogne efterlodes. 1 Time 24 Min. Forsinkelse.

Mennesker dræbte eller komne til Skade:

Den 23de Juli blev en Dreng, Edvard Larsen, 13 Aar gammel, overkjørt og dræbt af Passageertoget No. 8 ved Støvner — mellem Kongsvinger og Sander — derved, at han havde lagt sig til at sove paa Skinnegangen. Han skulde gjøre Tjeneste for sin Fader, Grindvogteren dersteds.

Christiania, i Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner, den 22de September 1871.

T. H. Aschehoug. **Halvor Schou.** **R. Kjerulf.**

J. Engelstad.

Anhang.

A. Om Gjennemgangstrafikken mellem de Svenske Statsbaner og Kongsvinger- og Hoved-Jernbanerne.

Skrivelse af 5te Juni 1871 med Bilag fra Directionen for de Söndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Idet Directionen herved har den Ære at oversende:

a) Forslag til Overenskomst med den svenske Statsbane om Gjennemgangstrafik mellem denne og Kongsvinger- samt Hovedbanen,
b) Forslag til Specialtaxter for denne Trafik, og
c) Forslag til Godsclassification

tillader den sig at andrage om det kongelige Departements Approbation paa samme.

Directionen tror det ikke fornødent nærmere at paavise, hvilke Fordele, der kan vindes ved Oprettelse af Gjennemgangsfragt mellem begge Baner; de Ulemper, som nødvendigt ere forbundne dermed, formenes at være af forsvindende Betydning i Forhold til Fordelene, som vindes; de bestaa væsentlig deri, at hver af de kontraherende Baner maa etablere flere eller færre Bestemmelser, der blive forskjellige, eftersom de vedkomme Gjennemgangstrafikken eller den locale Trafik; jo større Forskjel, der er mellem de for begge Baner gjældende Localbestemmelser, desto flere Forandringer udfordres der ved disse for at opnaa en Fællesregel for den gjennemgaaende Trafik; men selvfølgelig bliver denne Fællesregel ikke anvendelig paa den locale Trafik, for hvilken hver af Banerne have Frihed til at beholde sine egne Bestemmelser.

Hvilke Forandringer af Kongsvingerbanens Driftsregler Tariffer og Classification, der paa Grund af den foreslaaede Forening ere blevne ønskelige som gjældende for Gjennemgangstrafikken, fremgaar ved at sammenholde Forslaget med vort gjældende Driftsreglement. Som de væsentligste skal Directionen tillade sig at paapege:

a) For den fælles Fragtberegning og paa Grund deraf opstaaede Mellemregnskab maatte man enes om fælles Mynt, Maal og Vægt. I denne Henseende er valgt norsk Vægt og svensk Mynt; angaaende Maalet, der er af ringe Betydning undtagen for Trælastens Vedkommende, og hvor det engelske er valgt, gjælder det afsendende Lands.
b) Ved Passageertrafikken har man maattet indføre 2de Sorter Billetter, nemlig Hurtigtogs og almindelige. Man har derfor ogsaa troet at burde fastsætte forskjellige Passageertaxter for disse Tog, idet man for Hurtigtogene har sat Taxten høiere i Lighed med den svenske Tarif, hvorimod for de almindelige Tog de nugjældende Taxter ere bibeholdte.
c) For Voiturer har man maattet forhøie den nugjældende 3die Classes Taxt til Lighed med 2den Classes, fordi den svenske Classification deraf er bibeholdt, hvilken har flere almindelige Voiturer i 3die Classe, der hos os er regnet til 2den Classe.
d) For Heste er valgt samme Beregningsmaade som i Sverige, nemlig at Moderationen udstrækkes til at gjælde for 6 Heste fra samme Afsender istedetfor hos os til kun 4 Heste. Desuden er Taxten for samme, der her er usædvanlig høi, bleven noget nedsat, medens den dog endnu er betydelig høiere end i Sverige.
e) For større Kreaturer er ligeledes valgt samme Beregningsmaade som i Sverige. Efter vor locale Taxt gives ikke Moderation for et mindre Antal end 8 Stykker, d. e. heel Vognladning; i Sverige derimod beregnes nogen Moderation for hvert Stykke over det første, saa at der for 2 ikke betales dobbelt saameget som for 1 o. v. s. Dels paa Grund af denne forandrede Beregningsmaade, og dels fordi man ikke har kunnet bibeholde bestemte Dage i Ugen, men maa være forberedt paa at transportere Kreaturer fra eller til Sverige paa hvilkensomhelst Dag, det forlanges, har man anseet det nødvendigt at forhøie Taxten for Kreaturer i mindre Antal ikke ubetydeligt over hvad der hos os er gjældende som Localtaxt; alligevel er den norske Taxt for enkelte Kreaturer mindre end i Sverige; for hele Vognladninger ere derimod Taxterne lige for de større Distancer. Af Tariffen sees nemlig, at Taxten for en Vognladning mellem Charlottenberg og Christiania fore-

slaaes til 36,90 Rdr. og mellem Charlottenberg og Christinehamn, d. e. den samme Distance 39,90; i Sverige kjører imidlertid Kreaturvogteren frit, hvorimod han hos os maa løse 3die Classe Billet, lægges dennes Kostende 3 Rdr. til den norske Taxt for 1 Vogn, sees disse at blive lige.

f.) **Almindeligt Fragtgods:**

I Sverige beregnes al Fragt efter Vægt, og haves en Classe for Gods, der optager meget Rum, og tre Classer for andet Gods; endvidere gives ca. 25 % Moderation i Fragten, naar der fra een Sender til een Modtager indleveres Gods til en samlet Vægt af 85 norske Centner, derimod bruges ikke nogen særskilt Taxt for Gods i hele Vognladninger. For Gjennemgangstrafikken er man bleven enig om at foreslaa, at den særskilte Classe for det lette Gods bortfalder, idet Afsnit 3 i Overenskomstens Punkt 28 er tænkt at træde istedet derfor. Videre er foreslaaet ligesom hos os 4 Classer, idet man i Sverige er indgaaet paa at oprette en ny 4de Classe, der er omtrent 25 % lavere end dets laveste Localtaxt; ligesaa er foreslaaet 4 Classer for Gods i hele Vognladninger. Forandringerne af vore Localregler med Hensyn hertil blive altsaa, at vor Tarif for Tønder og Cubicfod sløifes, at vor Tarif for 3die Classe Vognladninger ligeledes sløifes, at der ogsaa for hele Vognladninger bliver samme Tarif gjældende for Vinter og Sommer, og endelig at vi ligesom i Sverige give 20 pCt. til 25 pCt. Moderation for Sender af Partier paa mindst 85 norske Centner, hvilken Moderation hos os hidtil ikke har været gjældende for Localtrafikken. Med Hensyn til Befragtning i hele Vognladninger indtræder ligeledes hos os den væsentlige Forandring, at Fragten skal beregnes efter den virkelige Vægt, der er læsset paa Vognen, hvorimod vi for den locale Trafik have fastsat visse Regler for, hvor meget af de forskjellige Sorter Gods der kan paalæsses, og derfor kun paase, at Vognen ikke er for stærkt overlæsset, uden at føre detaljeret Control med den virkelige Vægt. Den sidste Maneer har store Fordele, hvad angaar Lethed og Hurtighed ved Expeditionen, hvorimod den har den Mangel, at det ikke undgaaes, at Vognene derved blive betydelig overlæssede, hovedsagelig ved Trælasttransporten. Da Besværet med Lastens Veining eller Vægtberegning efter Cubicmaal for Trælastens Vedkommende falder udelukkende paa Afsendelsesstationen, og da den hovedsagelige Forsendelse vil blive Trælast fra Sverige, komme altsaa vi til at have Fordelen af at undgaa overlæssede Vogne, uden at have noget af de dermed forbundne Ulemper med Hensyn til Besværligheden i Expeditionen.

Ved Fastsættelsen af de fælles Godstariffer gik man ud fra saavidt muligt at beholde de nugjældende Taxter fra Arvika til Christiania uforandrede, og dernæst at Taxten mellem Charlottenberg og Christiania skulde være lige med Taxten mellem Charlottenberg og Christinehamn.

Angaaende den foreslaaede fælles Classification har man troet saavidt muligt at burde classificere eens, uagtet dette ikke strengt taget er nødvendigt. Den eneste Undtagelse har man troet at maatte gjøre for Korn, Meel, Ærter, Mais og Lignende, hvor man ikke turde sætte den norske Taxt lavere end som for Localtaxten gjældende, nemlig 2den Classe, medens disse Varer i Sverige bibeholdes i 4de Classe.

De Punkter, hvori den fælles Classification skiller sig fra den for vor Localtrafik gjældende, er væsentlig Jern alle Slags og Spiger, der er opsat fra 2den til 1ste Classe efter Vognladninger, Rujern og Skrabjern opsat fra 5te til 2den Classe, Trækul opsat fra 5te til 2den Classe, Olier og Lys opsat fra 2den til 1ste Classe, desuden Opsætning fra lavere til høiere Classe af flere mindre betydende Varesorter, saasom Fyrstikker, Potaske etc.

Af Trælast er Planker nedsat fra 1ste til 2den, derimod □ Tømmer af alle Slags opsat fra 3die til 2den; men da al Trælast skal beregnes efter Vægt eller Cubicmaal, kan egentlig ikke Sammenligning paa denne Maade finde Sted. I denne Henseende anføres exempelvis, at for en Vognlast paa 120 norske Centner Planker foreslaaes de norske Baners Andeel af Gjennemgangsfragten fra Sverige til Christiania til 6 Spd. 72 ß; den er for Tiden 7 Spd. 105 ß; men for denne Taxt fragtes i Virkeligheden en meget større Vægt end 120 Centner. Læsningsreglerne tillade f. Ex. af 3toms, 9toms 18 Fods Planker en Last af 12 Tylvter; Vægten af dette Læs vilde efter den antagne Vægt af 40 ℔ pr. norsk Cubicfod udgjøre 194,4 norske Centner, og den norske Andeel efter den foreslaaede Beregningsmaade for Gjennemgangstrafikken vilde altsaa udgjøre 10 Spd. 83 ß. De svenske Trælastvogne læsses med dels 160, dels 200 svenske Centner, d. e. 136 eller 170 norske Centner; den norske Andeel af Planketaxten for disse Vogne vil derfor blive respective 7 Spd. 58 ß og 9 Spd. 42 ß pr. Vogn. Fragten af Spirer og Stik eller anden Rundlast vil efter den foreslaaede Beregningsmaade blive større end den nuværende, ligesaa for Bord; Fragten for en Tylvt 3" × 9" 18 Fods Planker fra Skåre ved Klarelven til Christiania vil komme paa 1 Spd. 60 ß, hvilket vel er saa høit, at Jernbanen neppe nok vil kunne concurrere med Vandveien fra Klarelven til Gøtheborg; det tør derfor ansees ganske utilraadeligt, at sætte Taxterne for Trælasten høiere end som foreslaaet i Forbindelse med den forandrede Classification og Beregningsmaade.

Angaaende de øvrige i Forslaget til Overenskomsten antagne Bestemmelser tror Directionen det ufornødent at udtale sig; kun bemærkes med Hensyn til den gjensidige Benyttelse af Vogne, at det vil være ønskeligt at forandre de Vogne, der kun ere indrettede for Brug af fast Smørelse, til at smøres med Olie, men herom skal Directionen senere tillade sig at fremkomme med Forslag. Ligesaa bemærkes angaaende Leien af Banestykket mellem Grændsen og Charlottenberg, at Vilkaarene for samme ere som hidtil alene

med den Forskjel, at der bliver at betale 15 Spd. aarlig for Bevogtningen af Eda Sidespor, at i Tilfælde Sneplougen maa kjøres paa norsk Side indtil Grændsen, skal den uden særskilt Godtgjørelse fortsætte til Charlottenberg, naar dette er ønskeligt, samt at den svenske Statsbane forbeholder sig fri Fragt fra Eda Sidespor til Charlottenberg for Gjenstande, som tilhøre den svenske Stats Jernveistrafik. Endelig er der angaaende Forholdet ved Charlottenberg Station indgaaet paa det Tillæg, at Directionen ogsaa skal deltage i Udgifterne til Vedligeholdelsen af Inventariet i Tjenestelocalerne, hvilken Udgift er anslaaet til ca. 20 Spd. aarlig.

For Sammenligning mellem den norske Banes hidtilgjældende og den nu foreslaaede Andel af Gjennemgangstaxterne med Sverige samt af Fordelingen af denne Andel mellem Hoved- og Kongsvingerbanen vedlægges en Oversigtstabel, paa hvilken samtlige Taxter ere anførte i svensk Rigsmynt. Det sees deraf, at Kongsvingerbanen har erholdt Forhøielse paa sin Andel af Passagertaxten med Hurtigtog samt af Voiturer, medens Hovedbanens Andel er bibeholdt uforandet, at begge Baner have nedsat deres Andele af Fragten for Heste i større Antal end 1, at begge Baner have faaet forhøiet deres Andele af Fragten for større Kreaturer og for Kalve, Faar og Svin, samt at Taxten og Fordelingen for Overvægt og Pakker er bibeholdt uforandret. Hvad Taxten for Fragtgods angaar bemærkes, at Litr. A af de 4 første Classer er som den hidtil gjældende Taxt, idet for 3die og 4de Classe kun er bortkastet 0,3 Øre, hvilket maa ske, da Taxten ikke angives finere end i hele Ører pr. Centner; ved Fordelingen mellem begge Baner maa af samme Grund Kongsvingerbanen tabe 1 Øre pr. Centner af 1ste Classe, medens Hovedbanen vinder 0,7 Øre; dette findes billigt, fordi Hovedbanens Andel af 1ste Classes Gods er den samme som for 2den Classe; ved 2den Classe vinder Kongsvingerbanen 0,3 Øre og Hovedbanen taber 0,3 Øre, ved 3die Classeta ber Kongsvingerbanen 0,3 Øre, hvorimod Hovedbanens Andel bliver uforandret; ved 4de Classe vinder Kongsvingerbanen 0,3 Øre og Hovedbanen taber 0,6 Øre. Taxten Litr. B for de første 4 Classer er for Partier paa 85 Centner eller derover; den herved foreslaaede Nedsættelse pr. Centner er fordelt mellem begge Baner efter samme Forhold som ved Litr. A.

Ved Centnertaxten for Partier paa hele Vognladninger taber Kongsvingerbanen, naar sammes ældre Taxt regnes til Middeltallet mellem Vinter- og Sommertaxt, 2,0 Øre paa 5te Classe, 1,4 Øre paa 6te Classe, hvorimod den paa 7de Classe vinder 0,2 og paa 8de Classe 1,6 Øre pr. Centner; Hovedbanen taber derimod kun 0,2 Øre paa 5te og 7de Classe og vinder 0,6 Øre paa 6te og 0,8 Øre paa 8de Classe. At Hovedbanens Direction ikke tror at kunne nedsætte sine Andele og Taxter for hele Vognladninger ydeligere end som her angivet, grunder sig derpaa at den for ca. 1 Aar siden nedsatte disse Taxter med 30 ß pr. Vogn, d. e. nær 1 Øre pr. Centner til Fordel for den svenske Bane, saaledes at denne Banes Andel af Taxten for Trafikken fra Sverige allerede før var betydelig mindre end for Trafikken fra Kongsvingerbanen, medens dens Omkostninger for Udførelsen af begge Slags Trafik er den samme. Hovedbanens Andel pr. Vogn fra Sverige var før 2 Spd. 54 ß for 5te Classe, 2 Spd. 28 ß for 6te Classe, 2 Spd. 18 ß for 7de Classe og 1 Spd. 66 ß for 8de Classe, medens den for Trafikken fra Kongsvingerbanen er respective 3 Spd. 16 ß, 2 Spd. 100 ß, 2 Spd. 64 ß og 1 Spd. 108 ß; Hovedbanens Andel bliver nu 2 Spd. 48 ß for 5te og 6te Classe, 2 Spd. 12 ß for 7de Classe og 1 Spd. 96 ß for 8de Classe. Kongsvingerbanens Andel pr. Vogn bliver respective 4 Spd. 96 ß, 4 Spd 48 ß, 3 Spd. 72 ß og 3 Spd; den var før i Gjennemsnit for Vinter og Sommer respective 5 Spd. 51 ß, 4 Spd. 70 ß, 3 Spd. 67 ß og 2 Spd. 61 ß.

Bilag til Directionens Skrivelse af 5te Juni 1871 til Departementet for det Indre.

Forslag

til Overenskomst mellem Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner i Norge og den Kongl. Styrelse for den svenske Jernveistrafik angaaende Ordningen og Bestyrelsen af Gjennemgangstrafik mellem ovennævnte Norske Jernbaner og de Svenske Stambaner, dateret Stockholm den 20de April 1871.

1. Idet den mellem Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner og den Kongelige Styrelse for den Svenske Stats Jernveistrafik den 7de og 17de August 1867 afsluttede Contract om Ordningen af Gjennemgangstrafikken mellem de Norske Jernbaner og den Svenske Nordvestre Stambane mellem Arvika og Rigsgrændsen herved ophæves, ere under gjensidigt Forbehold af Sanction af vedkommende Regjeringsautoriteter ved idag truffen Overenskomst, nedenstaaende Bestemmelser angaaende Gjennemgangstrafikken mellem bemeldte Svenske og Norske Jernbaner vedtagne at gjælde fra og med den Dag, da den Svenske Nordvestre Stambane i sin Heelhed aabnes for Trafik.

Linien Charlottenberg—Rigsgrændsen.

2. Den Deel af den Svenske Stambane, som ligger mellem Charlottenberg og Rigsgrændsen, overlades den Norske Direction til Brug paa følgende Betingelser:

Nævnte Banedeel med tilhørende Bygninger, Gjærder og Telegrafledninger vedligeholdes i complet Stand ved Foranstaltning af den Svenske Trafikstyrelse og for sammes Regning, og bevogtes overensstemmende med de for de Svenske Stambaner gjældende Reglementer og Bestemmelser ligeledes for samme Styrelses Regning, idet det dog paaligger den Norske Direction uden Betaling at kjøre Sneploug paa denne Linie i de

Tilfælde, Sneploug alligevel maa kjøres fra Magnor til Grændsen.

3. Trafikken paa denne Banedeel besørges af den Norske Direction, og bestyres af de Norske Baners Overbestyrer.
4. Ved Foranstaltning af Overbestyreren underrettes — paa den Maade, som ved de Norske Jernbaner almindelig benyttes — det ved Banedelen ansatte Bevogtningspersonale om de gjældende Timetabeller og Ankomst af Extratog, hvorimod fra Svensk Side vedkommende Baneingeniør skal, — naar paa denne Strækning større Arbeider, som forhindre Banens Benyttelse, maa foretages, eller naar Linien ved ulykkelig Hændelse bliver ufarbar for Locomotiver, eller naar Godsvogn maa udtages paa Banelinien til forefaldende Reparationsarbeide, — derom saavel underrette Stationsforstanderne paa Charlottenberg og Magnor som tillige afgive Melding til den Norske Jernbanes Overbestyrer.
5. Det Sidespor, som ifølge Overenskomst mellem Styrelsen for den Svenske Stats Jernveistrafik og Eda Actiebolag er bleven anlagt ved Eda Glasværk i Nærheden af Rigsgrændsen, skal fremdeles være aabent for Trafik, væsentlig i Overensstemmelse med de for samme nu gjældende særskilte Bestemmelser. — Fra bemeldte Sidespor skal i forekommende Tilfælde med Trainene transporteres uden Godtgjørelse til Charlottenberg saadanne Gjenstande, som tilhøre den Svenske Stats Jernveistrafik, eller som for dens Regning ere blevne oplagte ved Sidesporet.
6. Den Norske Direction skal oppebære alle Indtægter af Trafikken mellem Charlottenberg og Rigsgrændsen, og betaler som Vederlag derfor til den Svenske Trafikstyrelse 500 Rdr. svensk Rigsmynt for hver Maaned, hvilken Sum optages i den nedenfor under Punkt 38 omhandlede Liquidationsregning, samt desuden 5 Rdr. ligeledes maanedlig som særskilt Erstatning for Tilsyn med Eda Sidespor, hvilket sidste Beløb skal optages i Regningen over de Omkostninger for Charlottenberg Station, som af den Norske Direction skulle erstattes; — denne Overenskomst angaaende Linien Charlottenberg-Rigsgrændsen gjælder indtil Udgangen af Aaret 1872 og videre saalænge Opsigelse ikke er skeet fra den ene eller den anden Side. Skeer Opsigelse, ophører Overenskomsten at gjælde fra Udgangen af næstpaafølgende Maaned.

Charlottenberg Station og det der ansatte Personale.

7. Charlottenberg Station med de Bygninger og Anlæg som tilhøre den Svenske Stats Jernveistrafik, og som vedligeholdes af denne, kunne benyttes ogsaa til Besørgelse af den Norske Localtrafik, — eller den Trafik, som kun finder Sted mellem Charlottenberg og Norske Stationer, — dog paa Betingelse af at de Bestemmelser befølges, som af det Svenske Trafikbefal meddeles angaaende Benyttelsen. Den Norske Direction er berettiget til paa et Sted, som dertil anvises paa Stationen, at opføre og senere vedligeholde Locomotivstald samt de Material- og Vaaningshuse, som den Norske Jernbane maatte tiltrænge.
8. Stationens overordnede og underordnede Personale ansættes og aflønnes af den Svenske Stats Jernveistrafik med Undtagelse af det Personale, der muligens maatte behøves for at have Opsyn med de Norske Jernbaners paa Charlottenberg stationerede Transportmateriel og Materialier, hvilket Personale ansættes og aflønnes af den Norske Direction.
9. Det af den Svenske Stats Jernveistrafik-Styrelse ansatte og aflønnede overordnede og underordnede Stationspersonale expederer saavel de Svenske som de Norske Jernbaners Person- og Gods-Trafik paa Charlottenberg Station, og aflægger Regnskab for deraf flydende Indtægt, Alt i Overensstemmelse med de for hver Bane gjældende Bestemmelser.
10. Personalet ved Charlottenberg Station skal nøiagtig adlyde de af den Norske Overbestyrer givne Befalinger og Anordninger angaaende den Trafik ved Stationen, som udelukkende vedkommer den Norske Jernbane og dens Anliggender. I Tilfælde af Overtrædelse skeer Anmeldelse herom af den Norske Overbestyrer til Angjældendes nærmeste Foresatte.
11. Inden Charlottenbergs Stations Omraade staaer den Norske Jernbanes Trainpersonale under Stationsbefalets Commando, og er pligtig til i derpaa anvendelige Tilfælde at holde sig efterrettelig det Svenske Tjenestereglement, hvorhos andet paa Stationen muligens ansat Norsk Personale, hvad den almindelige Orden angaaer, skylder Stationsbefalet Lydighed.
12. Gjør nogen af den Norske Jernbanes Personale sig skyldig i Feil og Forseelser indenfor Stationens Omraade, skal Stationsinspectøren anmelde Sagen for Overbestyreren.
13. Skulde Uenighed opstaa mellem de forskjellige Baners Personale, gjør Stationsinspectøren Anmeldelse derom saavel til sine nærmeste Foresatte som til Overbestyreren ved den Norske Jernbane, hvorefter disse i Fællesskab foranstalte Undersøgelse og bestemme de Forholdsregler eller Straffe, hvortil Omstændighederne maatte foranledige.
14. Har nogen af den Norske Jernbanes Personale at klage over Stationsbefalet ved Charlottenberg, fremføres Klagemaalet for den Norske Jernbanes Overbestyrer, som derefter confererer med Trafikdirektøren for det fjerde District eller med Styrelsen for den Svenske Stats Jernveistrafik.
15. Den Svenske Trafikstyrelse anskaffer og vedligeholder Inventarium til fælles benyttede Localer i Stationshuus, Pakhuus og Vandstation, samt bekoster Skrivesager og andre Materialier med Undtagelse af saadanne, som udelukkende benyttes for den Norske Jernbanes Behov, saasom:

Billetter og Blanketter for Localtrafikken fra Charlottenberg til Norske Stationer,

Materialier til den Norske Jernbanes eget Telegrafapparat, samt

Belysningsgjenstande, Smørelse og Brænde for Trainene paa den norske Side.

Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium til Locomotivstalden besørges af den Bane, som benytter samme.

16. Til Vognskiftning ved Stationen kan et Svensk eller Norsk opfyret Locomotiv, der for Tilfældet befinder sig der, benyttes uden særskilt Godtgjørelse, hvad enten Skiftningerne finde Sted for fælles eller for nogen enkelt af Banernes Regning; dog bør i Regelen hver Banes Locomotiv- og Trainpersonale besørge Skiftningen for egen Banes Train.

17. Den Norske Direction deeltager med det halve Beløb i Bestridelsen af Omkostningerne ved:

Aflønning til det ved Charlottenberg Station ansatte over- og underordnede Personale,

Vedligeholdelse af Inventariet i Tjenestelocaler og i de af Publicum benyttede Rum, samt

Opvarmning, Belysning og Reenholdelse af samme Rum og Localer.

18. Regning over disse Udgifter udskrives for hver Maaned af Trafikdirektøren ved fjerde Svenske Trafikdistrikt, og tilsendes Overbestyreren ved den Norske Jernbane inden den 15de i paafølgende Maaned, hvorefter Remisse inden Maanedens Udgang skal oversendes fra den Norske Jernbanes Kasse i Christiania til den Svenske Jernbanes Kasse i Kristinehamn. Pengeremissen skal være ledsaget af 2de ligelydende Opgaver, af hvilke den ene skal tilbagesendes qvitteret og forsynet med Paategning af vedkommende Kassekontrollør, uden hvilken Qvitteringen ikke ansees gyldig. Gjøres af Overbestyreren Bemærkning ved Regningen, og Bemærkningens Rigtighed ei erkjendes af den Svenske Trafikdirektør, oversendes Documenterne til den Norske Direction, som vil søge at blive enig med den Svenske Trafikstyrelse angaaende det omtvistede Spørgsmaal, og skal Sagen i Tilfælde at Overenskomst ei kan opnaaes, prøves af uvillige Mænd saaledes som i Punkt 71 bestemmes. — Det debiterede Beløb skal dog uden Hensyn til Bemærkningen indbetales inden den ovenfor bestemte Tid, hvorefter den ved Bemærkningen muligens foranledigede Rettelse bliver at iagttage ved Opgjøret af næste Maanedsregning.

Vægt-, Maal- og Myntberegning.

19. Ved alle Vægtbestemmelser i og for Gjennemgangstrafikken regnes efter Norsk Centnervægt, og menes i Overensstemmelse hermed ved alle i denne Overenskomst nævnte Vægter Norske Centner og Skaalpund.

Beregning af Kubikindhold eller Rumfang skeer for Trælast efter engelsk Maal, men forøvrigt efter Svensk Maal ved Sendelser fra Sverige og efter Norsk ved Sendelser fra Norge.

Mynt regnes i Svensk Rigsmynt, i hvilken Myntsort ligeledes alle Opgjør finde Sted.

Passageer- og anden Billettrafik.

20. Expedition af Reisende og Bagage paa direkte Billetter finder Sted:

mellem enhver Station paa Kongsvinger- og Hovedbanen paa den ene Side samt enhver Station fra og med Kristinehamn til Charlottenberg paa den anden Side, ligesom

mellem Christiania, Kongsvinger og Eidsvold paa den Norske Side samt Alingsås, Falköping, Gøteborg, Jønköping, Kristinehamn, Lund, Malmø, Norrköping, Skøfde, Stockholm, Södertelje, Upsala og Ørebro paa den Svenske Side.

Færdigtrykte Billetter anvendes for Reiser fra Christiania til Stockholm, Gøteborg, Malmø, Kristinehamn og Carlstad, samt Stationerne vestenfor Carlstad;

fra Kongsvinger til Carlstad, Arvika, Ottebol og Åmot, samt

fra Stokholm, Gøteborg, Malmø, Kristinehamn, Carlstad og Stationerne mellem Carlstad og Rigsgrændsen til Christiania; men forøvrigt benyttes saakaldte **Blancobilletter.**

Om Anvendelse af **Tour-** og **Retour**billetter træffes særskilt Overenskomst. Indtil videre bibeholdes uforandrede de mellem Stationerne Arvika, Ottebol og Åmot paa den ene og de Norske Stationer paa den anden Side allerede indrettede Billetter af nævnte Slags.

Pris paa Passagerbilletter beregnes efter de for hver Bane gjældende Taxter. For Børn under 3 Aar erlægges ingen Afgift, naar de benytte samme Plads som den medfølgende ældre Person; for Børn mellem 3 og 12 Aar betales Halvdelen af den Pris, som i den gjældende Taxt er bestemt for en Passagerbillet.

21. Med hver Passagerbillet følger for den Reisende Ret til frit at medtage Bagage af saa stor Vægt, som er bestemt for Reiser paa den Bane, hvorfra Billetten udstedes.

For Overvægt af Bagage betales paa den Svenske Bane efter dennes fastsatte Taxter samt paa den Norske Bane 17 Øre fra 1 til og med 10 ℔ eller af Rumindhold til og med 1 Kubikfod samt derefter ligeledes 17 Øre for hvert nyt begyndende Tital af Skaalpund eller begyndende Kubikfod uden Hensyn til Veilængden. Betalingen bør erlægges efter Ruminhold, naar 1 Kubikfod af Godset ikke veier 10 ℔.

For Bagage mellem Svensk og Norsk Station anvendes samme Expeditionsmaade, som for Nærværende benyttes paa de Norske Stationer.

22. Voiturer, Lig, Heste, Hunde og Kreaturer expederes paa directe Billetter mellem de Svenske Stambaners alle Stationer paa den ene samt Hoved- og Kongsvingerbanens samtlige Stationer paa den anden Side, men skulle derhos optages paa særskilte Fortegnelser.

Taxterne for disse Transportgjenstande beregnes

efter de for hver Bane fastsatte Tariffer, og anvende begge Baner ved Klassifikation af Voiturer samt ved Beregning af Fragt for Lig de i de Svenske Taxter givne Bestemmelser.

Heste og større Kreaturer ligesom ogsaa Fjerkræ og andre Smaakreaturer, naar disse ikke forsendes i Kurve eller Kasser, skulle altid følges af Vogtere, og Afsendere kunne ei mod Erlæggelse af Betaling fritages for denne Forpligtelse. Vogtere erholde paa den Svenske Bane Fribillet for Fremreise til eller fra Charlottenberg men ei for Hjemreise. For Reise paa den Norske Bane skulle Vogtere løse sædvanlig 3die Klasses Passagerbillet.

Betalingen for Smaakreaturer i Kasser eller Kurve kan ogsaa beregnes efter Vægt, og erlægges da med det dobbelte af det Beløb pr. Centner, som er fastsat for 1ste Klasses Gods.

23. Betalingen for Passagerer, Voiturer, Lig og levende Dyr maa ikke paa nogen af Siderne forhøies uden Samtykke af den anden Contrahent, herfra undtages dog Betaling for Passagerer med blandede Train paa den Norske Bane, hvilken Betaling kan uden nærmere Overenskomst fastsættes i Lighed med de paa den Svenske Bane gjældende Taxter.

24. Hver Bane benytter forøvrigt de Bestemmelser, som Banens eget Trafikreglement indeholder om Befordring af Reisende, Bagage, Voiturer, Lig og levende Dyr. Alle Billetter og Fortegnelser, som vedkomme ovennævnte Trafik, skulle være indrettede efter det ved den Svenske Jernveistrafik antagne System. Ligeledes anskaffer og bekoster hver Bane Billetter for sin afgaaende Trafik. — Det bliver dog at iagttage, at Personbilletter, førend de udleveres ere stemplede af den modtagende Bane.

Godstrafik.

25. Pakker samt Iil- og Fragtgods kunne forsendes directe mellem alle Stationer paa de Svenske Stambaner og de Norske Hoved- og Kongsvingerbaner.

26. Fragten kan med de Undtagelser, som hver Banes Reglement nærmere foreskriver, enten betales ved Afsendelsen frem til Adresse-Stationen, eller anvises til Udbetaling af Modtageren paa sidstnævnte Station. Modtagelsesstationen er pligtig til at revidere Fragtberegningen paa hver Factura, og er ansvarlig for Beregningens Rigtighed.

Afsendere bør altid aflevere Fragtseddel efter vedtagen Formular i to Exemplarer, hvoraf det ene vedlægges Facturaen og følger med denne til Adressestationen.

Facturaerne som altid sendes aabne, kunne ogsaa vedhæftes Dokumenter, der ere nødvendige til Varernes Toldbehandling — saasom Toldbilage, Tilvirkningsbevis m. m., — dog uden Ansvar for de respective Jernbanestyrelser, om Dokumenterne ikke fremkomme til vedkommende Toldkammer. For at erholde Summen af det Fragtbeløb, som skal udføres paa Facturaen, sammenlægges de Fragter, som findes i hver Banes Tariffer for Transport af Godset paa vedkommende Strækning af Banen; — den paa hver Bane faldende Fragtandel skal altid være særskilt udført paa Facturaen.

27. Til Befordring modtages intet Kolly, som veier under ¼ ℔. Fragten for Pakker og Iilgods beregnes for hvert Kolly.

For Pakker, som ei overstige 4 ℔ i Vægt eller ½ Kubikfod i Rumfang, erlægges for Transport paa den Svenske Side 25 Øre og paa den Norske 14 Øre uden Hensyn til Veilængden. Hertil kommer for Ombringelse i Christiania og Kongsvinger af dertil adresserede Pakker et Tillæg af 7 Øre.

For Iilgods i Vægt overstigende 4 ℔, bestemmes Betalingen paa Svensk Side efter de der gjældende Taxter, dog saaledes at Fragtbeløbet beregnes efter tiendedels Centner og altsaa for mindst 10 ℔, samt at den mindste Betaling udgjør 25 Øre; — og paa den Norske Side med 17 Øre for Vægt over 4 til og med 10 ℔ eller i Rumfang over ½ til og med 1 Kubikfod, samt siden 17 Øres Tillæg for hvert nytbegyndende Tital af ℔ eller begyndende Kubikfod — alt uden Hensyn til Veilængden.

For Ombringelse af heromhandlede Iilgods i Christiania og Kongsvinger erlægges desuden 7 Øre for hvert Tital af ℔ indtil en Vægt af 60 ℔, eller for hver Kubikfod indtil 6 Kubikfod, samt for hvert begyndende Tital af ℔ eller hver begyndende Kubikfod derover 2 Øre.

28. For Fragtgods beregnes Betalingen efter den, nærværende Overenskomst vedlagte, fælles Godsklassifikation med dertil hørende Tariffer. Uden særskilt Overenskomst maa Godstaxterne ikke paa nogen af Banerne forhøies, idet det dog staar hver af Kontrahenterne frit for efter forudgaaet Meddelelse til den anden, paa egen Bane at nedsætte Godstaxterne.

Betalingen for alt Fragtgods beregnes efter Vægt undtagen for Skovprodukter, som ogsaa kunne beregnes efter Kubikfod, hvorved 1 Kubikfod Engelsk Maal antages at modsvare for Gran og Furu af almindelig Tørhed 37 og for Birk 46 ℔.

For Gods, som er saa let, at Fragten for hver Kubikfod ikke ved Beregning efter Vægt opgaaer til ⅛ Deel af Prisen for Centner ifølge Tarif No. 4, skal Fragten beregnes efter dette Minimum.

Den mindste Betaling, som bliver at erlægge for Fragtgods, er for Transport paa den Svenske Side 25 Øre og paa den Norske ligeledes 25 Øre.

Den mindste Vægtenhed er et halvt Centner, og beregnes Fragten for hvert begyndende halvt Centner som for et halvt Centner uden Hensyn til det Antal Kolly, som er indbefattet i en efter samme Fragtseddel og af samme Varesort expederet Vareforsendelse.

Naar samme Vareafsender paa en Gang expederer større Parti, paa mindst 85 Centner, af samme Varesort til samme Modtager paa Bestemmelsesstationen

og selv besørger og bekoster Godsets Læsning paa og Aflæsning af Vognen, samt mindst denne Vægt rummes paa en Vogn, bestemmes Fragten i Almindelighed efter de lavere Tariffer 1 B til og med 4 B. Desuden kunne for visse Sorter af Gods, som sendes i Parti paa mindst 120 Centner lastet paa en Vogn, de særskilte Tariffer for Vognladninger No. 5—8 anvendes, ligeledes paa Betingelse af at Eieren besørger Af- og Paalæsning. Hvis, efter at en eller flere Vogne er bleven fuldt læsset, en Deel af Partiet staaer tilbage, som ikke opgaaer til den for hvert Tilfælde bestemte Vægt pr. Vognladning, regnes Fragten for denne Rest efter samme Tarif som det øvrige Parti.

29. For explosive Stoffe beregnes Fragten paa den Svenske Side med 50% Tillæg af Prisen efter Tarif No. 1. De i hvert Rige gjældende Bestemmelser om Forsendelse af Syrer og explosive Stoffe skulle ved saadan Transport iagttages.

30. Skulde der indtræffe Forsendelser fra det ene Rige til det andet af saadanne Ting, som tilhøre den Svenske eller den Norske Stat og for hvilke særskilte Taxter ere bestemte paa nogen af Banerne, skulle disse Transportgjenstande omexpederes ved Charlottenberg Station.

For Transport af det andet Riges Tropper gjælde samme Bestemmelser som for Transport af Rigets egne Tropper.

31. Hver Bane betaler, forsaavidt derom ei træffes særskilt Overenskomst, ifølge gjældende Taxter for saadanne den tilhørende Gjenstande, som transporteres over den fremmede Bane, — herfra dog undtaget de Forsendelser af løst Tilbehør til Vogne m. m., hvorom i Punkter 56, 60 og 67 er bestemt.

32. Efterkrav, hvorved forstaaes Udlæg for Fragt og Kjørerløn, Reparationer paa forsendte Kolly, Toldafgifter samt Speditionsomkostninger, kunne — ifølge Afsenderes paa Angivelser specificerede Opgaver — indtages i Facturaerne, og skulle i saadant Tilfælde erlægges af Modtageren, inden Godset udleveres til ham. — Afsenderen har ikke Ret til at fordre udbetalt den paa ham faldende Deel af Efterkravet, førend Underretning er indløbet om, at Modtageren har erlagt Beløbet paa Adressestationen.

Skeer saadan Erlæggelse ikke inden 8 Dage efter Godsets Fremkomst, tage Jernbanestyrelserne intet videre Hensyn til Efterkravet.

For det med Efterkravet forbundne Arbeide erlægges, naar Udlægget overstiger 1 Rdr., Provision med 1 Procent af Efterkravets Beløb, dog ei med mindre end 10 Øre, hvilken Provision fordeles lige mellem den afsendende og den modtagende Bane.

33. Hvis Gods, af hvilket Fragtbeløbet ei er erlagt, ikke afhentes, og hvis ved indtrædende Salg Varen ikke opnaaer en saadan Pris, at Fragtbeløbet derved dækkes, skal den afsendende Bane godtgjøre den modtagende, hvad denne ellers vilde tabe, dog maa Pakhuusleie ikke medregnes i dette Beløb.

34. Forøvrigt anvender hver Bane de reglementariske Bestemmelser for Forsendelse af Gods, som i dens Driftsreglement ere foreskrevne.

35. Expedition af Pakker samt Iil- og Fragtgods skeer ved Facturaer efter den ved den Svenske Jernveistrafik vedtagne Formular for Trafik med fremmede Jernbaner.

36. Hver Bane anskaffer og bekoster for egne Stationer de nødvendige Blanketter, som benyttes til den directe Godstrafik.

Om Regnskabet for den directe Trafik.

37. Banernes Bestyrelser ere hinanden indbyrdes ansvarlige for den Oppebørsel, den ene har modtaget for den anden.

38. Opgjør over hele den directe saavel Person- som Godstrafik udfærdiges for hver Maaned i Løbet af den næstfølgende af Styrelsen for den Svenske Stats Jernveistrafiks Kontrolkontor i Stockholm.

I dette Øiemed paaligger det samtlige Norske Stationer **dagligen** at indsende til nævnte Kontrolkontor alle Passager- og Exces-Billetter samt alle Voitur-, Heste-, Hunde- og Kreatur-Billetter med dertil hørende Fortegnelser, som maatte være udfærdigede af nogen af den Svenske Stambanes Stationer og modtagne den foregaaende Dag, samt dernæst den **16**de **26**de og **6**te **i hver Maaned** følgende Opgaver, omfattende respective næstforegaaende Tidsrum fra den 1ste—10de, 11te—20de og 21de—sidste Maanedsdag:

a) Sammendrag af Journalen for fremmed Passager- og anden Billet-Trafik.
b) Specification over afsendt og modtaget Bagage ledsaget af Bagagecouponer.
c) Uddrag af Pakke- Iil- og Fragtgodsbøgerne for fremmed Trafik samt dertil hørende Specificationer.
d) Modtagne Facturaer over Iil- og Fragtgods fra Stambanernes Stationer.

Stationerne skulle sende forannævnte Billetter og Opgaver samt øvrige Meddelelser indlagte i Convolut til Charlottenberg Station, som vil befordre dem videre i sin Væske til Kontrolkontoret, der igjen paa samme Maade communicerer med de Norske Stationer.

Efter Gjennemgaaelse af de indkomne Opgaver opgjør Kontrolkontoret Mellemregning for hele den directe Trafik mellem de to Baner, hvilken Regning — inden 1 Maaned efter at Opgaverne ere modtagne af Kontrolkontoret — med tilhørende Bilage oversendes til den Norske Jernbanes Overbestyrer.

I denne Mellemregning optages ligeledes den paa hver Bane faldende Debet og Kredit for gjensidig Benyttetse af rørlig Materiel, ligesom det i Punkt 6 fastsatte Vederlag for Linien Charlottenberg-Rigsgrændsen.

39. Mellemregningens Saldo for Maaneden liquideres senest inden 10 Dage efter Regningens Oversendelse til Overbestyreren, saaledes at naar den Norske Jernbane har at erlægge samme Saldo, Beløbet skal indsendes,

ledsaget af 2de Opgaver, fra dens Kasse til Statens Jernveistrafiks Hovedkasse i Stockholm, hvorimod for Tilfælde at den svenske Bane er Betaling skyldig, Beløbet af Trafikstyrelsens Kasserer skal oversendes til den Norske Jernbanes Kasse, ligeledes ledsaget af 2de Opgaver. Den ene af nævnte Opgaver skal forsynet med Kvittering og med Paategning af vedkommende Kassekontrollør uden Ophold tilbagesendes til den, som erlægger Betalingen. Skulde bemeldte Saldo være feilagtig, optages Differencen mellem den og den rigtige Saldo i næstfølgende Mellemregning.

Erstatning for bortkommet eller beskadiget Gods.

40. Begge de contraherende Bestyrelser bære fælles Ansvar ligeoverfor Trafikanterne for Bagage, Voiturer, Dyr, Pakker samt Iil- og Fragtgods, som af nogen af Banerne have været modtaget til Forsendelse. Spørgsmaal om Erstatning for bortkommet eller beskadiget Gods afgjøres, naar det angaaer Transportgjenstande af omhandlede Slags, som ere sendte fra Norsk til Svensk Station, efter det Svenske, og naar det vedkommer saadant, som er sendt fra Svensk til Norsk Station, efter det Norske Driftsreglement.

41. Begge Bestyrelser paalægge sine Underordnede at yde hverandre fornøden Bistand med Hensyn til Tilveiebringelsen af bortkomne Gjenstande.

42. Den Bane, hvis Personale ved Forsømmelse eller Feil bevirker, at Transportgjenstande af nævnte Slags beskadiges eller bortkomme, skal tilpligtes Erstatningen derfor.

Kan det ei med Bestemthed paavises, ved hvilken af Banerne Aarsagen til Skaden eller Tabet er at søge, deles Erstatningen mellem de Svenske og Norske Baner i Forhold til enhvers Andeel i Fragten.

43. Skadeserstatning, som tilstaaes en Trafikant, udbetales forskudsvis af den Bane, hvem Adressestationen tilhører, og godtgjøres af den anden Bane, hvis det ved Undersøgelse bliver paavist, at samme er pligtig at bære Tabet.

Telegrafering.

44. Al Telegrafering i Tjenesteanliggender foregaaer afgiftsfrit paa begge Baner ifølge derfor gjældende Reglementer.

Private Gjennemgangs-Telegrammer, skrevne paa det Svenske eller det Norske Sprog, expederes paa alle Stationer efter desangaaende bestemt Taxt og Reglement, men Telegrammer paa andre Sprog modtages ikke til Befordring mellem andre Stationer end de, som ere forsynede med Morses Apparater.

Regnskab for Portoen af Telegrammer, vexlede umiddelbart mellem Svensk og Norsk Jernbanestation, opgjøres af Charlottenbergs Station paa den ved de Svenske Jernbaner hidtil anvendte Maade.

Ordning af Train.

45. Timetabeller for de gjennemgaaende Train bestemmes i Fællesskab af begge Baners Bestyrelser, og skal, hvis Forandring i Timetabel paa den ene af Banerne ansees fornøden, vedkommende Bestyrelse derom underrette den anden Bestyrelse mindst fjorten Dage førend Forandringen kan træde i Kraft.

Gjennemgaaende Extratrain bestemmes efter behørig Overenskomst mellem den Norske Overbestyrer og den Svenske Trafikdirektør for 4de Distrikt. Hvad angaaer Priser og Bestemmelser for Extra-Passagertrain, benyttes paa hver af Banerne de der gjældende Bestemmelser, om hvilke Bestyrelserne skulle underrette hinanden.

Dersom Ankomsten af et i Forbindelse med Train paa den fremmede Bane staaende Train til Charlottenberg forsinkes mere end en halv Time efter den i Timetabellen bestemte Tid, skal Stationsforstanderen paa Charlottenberg pr. Telegraf strax derom underrette Trafikchefen paa samme Bane.

Materiellets Benyttelse og Godtgjørelse for samme.

46. Locomotiv maa kun i Undtagelsestilfælde benyttes paa den fremmede Bane, og erlægges da i Leie 7 Rdl. 50 Øre pr. Svensk eller Norsk Miil, i hvilket Tilfælde Locomotivets Eier bekoster Personale og Forbrugsgjenstande.

47. Ligesaa maa Passagervogne kun i Nødstilfælde benyttes paa fremmed Bane, og gjælder da om Benyttelsen og Leien, hvad derom nedenfor er bestemt.

48. For at undgaa Omlæsning af Varer ved Charlottenberg kunne læssede Vogne forsendes directe fra en Station paa den ene Bane til Godsets Adressestation paa den anden Bane, forsaavidt Vognen er læsset med Vægt indtil mindst Halvdelen af dens Bæreevne, eller Godset paa Facturaen er opført som fuld Vognladning. Mindre Godsforsendelser, som ankomme til Charlottenberg, adresserede fra den ene Bane til den anden, bør i Almindelighed omlæsses i sidstnævnte Banes Vogn, forsaavidt saadan er at erholde.

49. Hver Vogn, som benyttes til Gjennemgangstrafik skal være forsynet med følgende Mærker, nemlig:

Den Banes Tegn, som eier Vognen, Nummer, egen Vægt, Bæreevne, Aarstal og Maaned, da Vognen senest revideredes.

Ligesaa skal hver Vognaxel være mærket med Banens Tegn og forsynet med Nummer, anbragt saavel med Stempel som med Oliefarve.

50. De Svenske Vogne revideres efter gjennemløbne 2000 Mile, og de Norske Godsvogne mindst een Gang hver 18de Maaned, samt Passagervogne hver 6te Maaned.

51. Bestyrelsen ved hver Bane er ansvarlig for, at de den samme tilhørende Vogne, som gaar over paa fremmed Bane, overleveres i uskadt og for Trafikkens Sikkerhed i alle Dele betryggende Stand.

52. I gjennemgaaende Tog maa ei andre Vogne indtages

end saadanne, som ere forsynede med elastiske Buffere, i begge Ender samt med Sikkerhedskjæder. Vogne, imellem hvis Bufferhøide en større Forskjel findes end 3 Tommer, maa ikke tilkobles hverandre, og paaligger det Stationsforstanderen i Charlottenberg at vaage over, at disse Bestemmelser iagttages.

Vogne med fast Smørelse maa paa den Svenske Side ikke benyttes længere, end til Arvika, og bør medhave tilstrækkeligt Forraad deraf for Frem- og Tilbagetouren paa den Svenske Bane.

53. Hver Vogn skal, naar den paa Charlottenberg overleveres til den fremmede Banes Benyttelse, tilbørlig være smurt, og paaligger det derefter den Bane, som benytter Vognen, at bekoste al til Smørelsen medgaaende Olie, saalænge indtil Vognen paa Forbindelsesstationen bliver tilbageleveret den Bane, som den tilhører.

54. Ingen Vogn maa læsses med større Vægt end den, som findes angivet paa Vognen som dens høieste tilladte Belastning. Stationsbestyrer eller anden Person, som i saa Henseende tilsidesætter ham paahvilende Tilsyn, drages derfor til Ansvar.

55. Fremmed Vogn, som af nogen af Banerne benyttes, skal der behandles lige omhyggeligt som Banens egne Vogne. Vedkommende over- og underordnede Personale skal, hvad angaar Smørelse, Belastning og Tilsyn bære Ansvar for at Vognen ikke beskadiges, samt at mulig opstaaede Brøstfældigheder ikke forværres. Fremmed Vogn skal med alle dertil hørende faste og løse Dele tilbageleveres den Bane, som Vognen tilhører, i samme Stand, som den modtoges med Undtagelse af saadanne Forandringer, som ere en uundgaaelig Følge af Slitage under Benyttelsen.

56. Fraskilles af en eller anden Grund de til en Vogn hørende løse Dele, saa skulle disse hurtigt og uden Bekostning for den Bane, som de tilhøre, forsendes til Charlottenberg, ledsagede af Opgave over Nummer og Litera paa den Vogn, til hvilken de høre.

57. Paa Adressestationen skulle fortrinsvis fremmede Vogne hurtigt aflæsses og tilbagesendes forsaavidt muligt forsynede med Retourlast i Retning mod Hjemstedet. Forefindes ikke Retourlast for en fremmed Vogn paa den Station, hvortil samme fra egen Bane er ankommet, kan Vognen paa Tilbageveien standses paa en anden Station, hvor Last i Retning mod Hjemstedet kan erholdes.

Den Norske Jernbanes Vogne bør i Almindelighed ei sendes længere end til Kristinehamn paa den Svenske Stambane, og bør derfor de norske Stationer som have Voiturer, Kreaturer eller Fragtgods i hele Vognladninger at forsende til Stationer, beliggende østenfor Kristinehamn, fortrinsvis benytte Svenske Vogne, som befinde sig paa den Norske Bane.

Ingen af Kontrahenterne have Ret til at benytte fremmed Vogn til Transport mellem Stationer paa egen Bane i andet Fald, end naar Vognen ved Afsendelse til Hjemstedet ellers maatte gaa uden Last. Undtagelse herfra kan dog gjøres for de Svenske Vogne, der maatte være ankomne med Last fra Svensk Station til Eidsvold, hvilke skulle kunne sendes til Christiania og derfra til Svensk Station.

Fremmed Vogn maa ikke benyttes i Arbeidstog.

58. For hver Svensk eller Norsk Miil, som en Vogn med eller uden Last har gaaet paa fremmed Bane, erlægges af denne Bane en Betaling af 30 Øre.

59. Opholdes Vogn paa fremmed Bane over 3 Døgn, uberegnet Søn- og Helligdage ligesom ikke iberegnet det Døgn, i hvilket Vognen er blevet overleveret paa Charlottenberg, har den Bane, hvem Vognen tilhører, Ret til at erholde en Godtgjørelse af 1 Rdr.-Rmt. for hvert begyndende overskridende Døgn. Undtagelse herfra finder indtil videre Sted, naar Norsk Vogn gaaer østenfor Kristinehamn, for hvilket Tilfælde Tiden for den afgiftsfrie Benyttelse senere bestemmes. For de Dage, som anvendes til Reparationer, eller naar Naturhindringer opholde Forsendelsen, erlægges ingen Afgift.

60. Løse Presenninger tilhørende fremmed Bane skulle tilbagesendes fragtfrit snarest muligt og senest 24 Timer efter Ankomsten. — Presenning fæstet til Vogn maa ikke løses fra Vognen. Leie for Pressenninger beregnes ikke.

61. Ved Charlottenberg Station skal nøiagtig Fortegnelse føres over alle Vogne og Presenninger, som for hver Dag gaar over fra den ene til den anden Bane. Disse Fortegnelser skulle, forsaavidt de vedkomme hver Bane særskilt, indsendes den 16de, 26de og 6te i hver Maaned omfattende næstforegaaende tidaglige Termin, — til den Svenske Trafikstyrelses Milekontor samt til den Norske Overbestyrer, for at tjene til gjensidig Control ved Opgjørelsen af Mellemregningen.

62. Regnskab for gjensidig Benyttelse af fremmede Locomotiver og Vogne udfærdiges for hver Maaned af Trafikstyrelsens Milekontor i Stockholm.

I dette Øiemed oversender den Norske Jernbanes Overbestyrer den 8de i hver Maaned til bemeldte Kontor nævnte Banes Konductørers Rapporter for foregaaende Maaned, eller ogsaa en Fortegnelse over de den Svenske Bane tilhørende Locomotiver og Vogne, specificerede Litera og Nummer, hvilke i foregaaende Maaned have været benyttede paa den Norske Jernbane tilligemed Opgave over det Antal Mile, som hvert Locomotiv og hver Vogn der har tilbagelagt.

Efter disse Opgaver samt efter de Svenske Konductørers Rapporter for samme Maaned og efter Sammenligning med de Fortegnelser, som udfærdiges paa Charlottenbergs Station over de Maskiner og Vogne, som have gaaet over fra den ene Bane til den anden, udregner Milekontoret Summerne af de Vognmile, som af fremmede Locomotiver og Vogne ere tilbagelagte paa hver af Banerne og meddeler dem til Kontrolkontoret, der optager bemeldte Summer med derfor fremkommende Leie i den i Punct 38 omhandlede Mellemregning. — Ligesom ved de øvrige Poster i denne Mellemregning skulle Feil, som deri bemærkes ved Mile-

beregningen, ikke være til Hinder for Liquidering, men rettes i følgende Maaneds Regning.

Feil ved Vogne og Reparation af samme.

63. Ved fremmed Vogns Overgang paa anden Bane har den Bestyrelse, som modtager Vognen, Ret til at undersøge dens Tilstand. Befindes ved saadan Undersøgelse Vognen i saadan Stand, at den ikke uden Fare kan medtages i Trainene, saa skal Befalet paa Charlottenberg nægte Modtagelsen, indtil at de paaankede Feil ere blevne afhjulpne. Naar saadan Nægtelse forekommer, skal af Stationsforstanderen paa Charlottenberg skriftlig Anmeldelse derom, tilligemed Angivelse af de paaankede Feil, gjøres saavel til den Norske Jernbanes Overbestyrer som til Trafikdirektøren for 4de Trafikdistrikt af den Svenske Stats Jernbaner.

64. Foraarsages Omlæsning af Gods paa Charlottenberg ved befunden Feil paa Vogn tilhørende fremmed Bane, skal den sidstnævnte tilpligtes Erstatningen derfor, forsaavidt andre end Jernbanens Betjente maa anvendes hertil.

65. Trainpersonalet eller andre ved Jernbanen ansatte Personer, som blive opmærksomme paa Mangler ved en Vogn, skulle uopholdelig anmelde Sagen for nærmeste Stationsbestyrer, som — efter foretagen Undersøgelse af Skaden — og med Veiledning af, hvad følgende Punkt 66—68 foreskriver, tager Bestemmelse om, hvorledes med Vognen skal forholdes.

66. Smaa Mangler ved fremmed Vogn skulle afhjælpes der, hvor de opdages, naar saadant uden Tab af Tid kan ske, og i Særdeleshed, hvis Opsættelse antages at kunne foranledige Skadens Forøgelse.

Opdages paa anden Station end Charlottenberg betydeligere Skade paa en Vogn, men alligevel ei større end at Vognen desuagtet uden Fare kan befordres did, skal Vognen, forsynet med Pas ifølge Formular, sendes derhen, for af Eieren at modtages til Reparation.

Læsset Vogn, som befindes beskadiget, kan dog sendes videre til Godsets Bestemmelsessted, naar saadant med nødvendig Sikkerhed antages at kunne ske.

Har derimod Skaden Indflydelse paa Fartens Sikkerhed, eller dersom den kan forværres ved Opsættelse med at reparere, saa bør Reparationen udføres ved nærmeste Værksted. — Er Skaden saa betydelig, at en længere Tid vil medgaa til Reparationen, rapporteres derom til vedkommende Befal paa den Bane, hvem Vognen tilhører, og afventes dettes Beslutning, inden videre Foranstaltning træffes.

67. Alle Reparationer paa fremmed Vogn skulle udføres paa hensigtsmæssig Maade, solid og hurtig, uden at Vognens oprindelige Form og Beskaffenhed derved forandres, forsaavidt ikke Befalet ved den Bane, som eier Vognen, har samtykket deri.

Udfordres til Reparationen Reservedele af særskilt Model, skulle disse anskaffes af sidstnævnte Bane.

Transporten af saadanne Dele af en Vogn foregaaer paa begge Baner fragtfrit. Efter endt Reparation hjemsendes Vognen, saasnart ske kan.

68. Smaa Reparationer, saasom Tilskruning af Skruer, Erstatning af Skruemuttere, Sveisning af Kobbelkjæder, Kroge og Lignende, naar Nødvendigheden af saadant opdages ved fremmed Vogn, efter at den er bleven modtagen paa Charlottenberg, og hvis Kostende ikke opgaaer til 2 Rdr., foranstaltes og bekostes af den Bane, paa hvilken Vognen benyttes, forsaavidt Reparationen er nødvendig for Vognens sikre Benyttelse.

Reparationer paa Axellagere og Smøreindretninger eller andre Vogndele, hvorved Kostendet overstiger 2 Rdr., bekostes af den Bane, som eier Vognen.

69. Kostendet af Reparationer, som af fremmed Bane skal betales, debiteres efter samme Beregning, som Omkostninger ved Arbeider udførte for fremmede Personer eller Jernbaner.

70. Den Skade, som under Trainenes Gang kan tilstøde fremmed rørlig Materiel, rammer Materiellets Eier, med mindre det kan bevises, at Skaden er foraarsaget ved Forsømmelse af en af Banernes Personale eller ved mangelfuld Vedligeholdelse af Banen, i hvilket Tilfælde Bestyrelsen for den Bane, hvor Skaden saaledes er bleven forvoldt, erstatter samme. Skade, som er bleven foraarsaget ved Feil paa en Vogn, hvilken ikke er bleven tilbørlig revideret, erstattes af bemeldte Vogns Eier.

Voldgiftsmænd.

71. Naar noget i Anledning af denne Overenskomst opstaaende Spørgsmaal, paa Grund af at de to kontraherende Jernbanebestyrelser derom nære forskjellige Anskuelser, fordrer Afgjørelse af anden Autoritet, skal samme, — forsaavidt Sagens Betydning og Beskaffenhed ei gjør fornøden Henvendelse til vedkommende Regjering, — prøves af uvillige Mænd — fem i Antal —, af hvilke hver af Jernbanebestyrelserne vælge 2de og de fire saaledes Valgte tilkalde den 5te. Den Beslutning, hvortil disse Mænd ved simpel Pluralitet komme, skal tages til Følge.

Fribilletter.

72. Bestillingsmand eller Betjent, som er ansat ved nogen af de to Baner, kan ved Charlottenbergs Station erholde Fribillet, naar Requisition leveres, udfærdiget for den Norske Jernbanes Personale af Directionsmedlem eller Overbestyreren, og for de Svenske Stambaners Personale af Styrelsesmedlem eller Trafikdirektør ved Districterne.

Saadanne Fribilletter berettige til den almindelige Frivægt af Bagage, men ikke til fri Transport af Gods derover.

For Medlem af Bestillingsmands eller Betjents Familie maa Fribillet ei requireres.

73. Foranstaaende Overenskomst, hvoraf 2 Exemplarer eet paa det Svenske og eet paa det Norske Sprog er udfærdiget, er, med Undtagelse hvad angaaer Linien Charlottenberg-Rigsgrændsen, bindende for begge Kontrahenter indtil Udgangen af den 6te Maaned, efter at Overenskomsten fra en af Siderne maatte være opsagt.

Skrivelse af 7de Juli 1871 med Extract-Gjenpart fra Departementet for det Indre til Directionen for de Söndenfjeldske Statsjernbaner.

I Anledning af Directionens Skrivelse af 5te f. M. meddeles, at Departementet foreløbig approberer det indsendte Forslag til Overenskomst med Bestyrelsen for den svenske Jernveistrafik angaaende Ordningen af Gjennemgangstrafik mellem norske og svenske Jernbaner efter Fuldførelsen af den Nordvestre Svenske Stambane samt de afgivne, i Forbindelse hermed staaende Forslag til Specialtaxter for denne Gjennemgangstrafik og til Godsclassification, medens man anser det ønskeligt, at den omhandlede Sag gjøres til Gjenstand for Overveielse af den under 26de April f. A. nedsatte Commission til Undersøgelse af Kongsvingerbanens Forhold, og derfor har anmodet Commissionen om at udtale sig over samme.

Idet man vedlægger Extract-Gjenpart af en af Jernbanedirektøren under 14de f. M. paa Begjæring afgiven Erklæring, skal man derhos henlede Opmærksomheden paa det deri Anførte om Nødvendigheden af, at gjøre den svenske Trafikstyrelse opmærksom paa de af den Kongelige Resolution af 13de Mai d. A. flydende Taxtforhøielser for Kongsvingerjernbanen.

Extract-Gjenpart

af Jernbanedirektørens Skrivelse til Indre-Departementet, dateret 14de Juni 1871.

— — — — — — — — — — — — —

8. Da Kongsvingerbanens Direction synes at basere Angivelsen af de fremtidige Taxter for Gods af de høieste Classer i hele Vognladninger paa de ved Kongelig Resolution af 13de Mai d. A. for Terminen fra 1ste Juni til 31te Decemher fastsatte Taxter, bliver det formentlig nødvendigt paa Grund af Bestemmelsen i Punkt 28 om, at Godstaxterne ikke uden særskilt Overenskomst kunne forhøies, at gjøre den svenske Trafikstyrelse opmærksom paa de af den nævnte Kongelige Resolution flydende Taxtforhøielser.

B. Angaaende Revision af Contracten mellem Hoved- og Kongsvingerbanen.

(See Kongsvingerbanens Driftsberetning for 1869 Pag. 49).

Skrivelse af 9de Februar 1870 med 2 Bilage fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Ved Skrivelse af 16de Juli f. A. har det kongelige Departement sendt undertegnede Direction for Kongsvinger- og Hamarbanerne en Betænkning fra Jernbanedirectør Pihl af 18de Mai f. A. og udbedet sig Directionens Erklæring om det deri indeholdte Forslag.

Directionen har foreløbig indhentet en Betænkning fra Jernbanernes Overbestyrer af 13de September f. A., hvilken Betænkning vedlægges, og derpaa taget under Overveielse, hvorvidt der i Contracten mellem Hovedbanen og Kongsvingerbanen kan foretages nogen Forandring, som uden at forurette den første, vilde forbedre den sidstes øconomiske Stilling.

Som Resultat af dens Overveielser fremkom vedlagte Udkast til Forandringer i Overenskomsten af 19de Januar 1863.

Dette Udkast gaaer hovedsagelig ud paa fuldstændig Omordning af de nu gjældende Regler om Driften og Vedligeholdelsen af Banernes Locomotiver og Vogne. Denne har hidtil for begge Baners Vedkommende været besørget af Hovedbanen mod at Kongsvingerbanen derfor har erlagt en vis Godtgjørelse for hver Locomotiv- og Vognmiil. Man begyndte allerede temmelig snart at anke over, at denne Godtgjørelse var for høi, og den samme Anke gjøres der fremdeles, uagtet den oprindelig fastsatte Godtgjørelse er bleven nedsat. Directionen har derfor nu foreslaaet, at Hovedbanens Locomotiv- og Vognværksted skal udsondres fra Hovedbanen, særeget Bogholderi indrettes for Værkstedet, og at dette da skal overtage Driften og Vedligeholdelsen af begge Baners Locomotiver og Vogne, saaledes at dette holder Regnskab med enhver af Banerne særskilt over hvad der for dem udbetales og over det Arbeide der leveres, saaledes at enhver af Banerne i Aarets Løb kun debiteres for det Arbeide, der er udført for samme, eller for de Forbrugsgjenstande, der til den ere udleverede. Naar Værkstedets Regnskab for Aaret er opgjort, skulde Gevinsten eller Tabet fordeles mellem Banerne i Forhold efter disses hele aarlige Debet.

Hvad angaaer Gjennemgangsfragten af Passagerer, Telegrammer og Pakker, ansees ingen Forandring i Overenskomsten af 19de Januar 1863 A § 7 paakaldet. Derimod troer Directionen, at Kongsvingerbanen kan og bør fordre en Forandring i Reglerne om Gjennemgangsfragten for Gods. Kongsvingerbanen leverer til Transport paa Hovedbanen en saa stor Mængde Gods, navnlig af det Slags, som paa Grund af sin ringe Værdi ikke taaler nogen høi Gjennemgangsfragt, at den, saalænge Hovedbanen beholder sine nuværende Taxter for Transporten fra og til Lillestrøm, efter Principet i Kontrakten af 17 December 1850 § 10, synes at have Krav paa en Godtgjørelse derfor. Og en saadan Godtgjørelse kan Hovedbanen staae sig paa at give. Thi medens den af Varer, som sendes baade til og fra dens egne Stationer og paa dens egne Vogne, bærer dobbelte Stationsudgifter og maa bære Tabet ved at dens Vogne slides og staae borte, bærer Kongsvingerbanen ved Transport af Varer, som føres fra den ene Bane til den anden, Udgifterne enten paa Afsendelses- eller Modtagelsesstationen, og hvis Varerne paa dens Vogne afsendes til nogen af Hovedbanens Stationer, tillige den væsentligste Deel af Tabet ved Vognenes Benyttelse.

Directionen har derfor foreslaaet en Forandring i Kontraktens A § 7, saaledes at det med Hensyn til Gjennemgangsfragt af Gods herefter skulde gjælde:

enten at hvad begge Baner til enhver Tid beregner sig som Konstant, skal deles lige mellem begge, dog saaledes at Hovedbanen for hver Vogn læsset med Gods, der betales efter hele Vognladninger af de fælles Konstanter, forlods oppebærer 12 Skill. som Godtgjørelse for de særegne Udgifter, den har paa Christiania Station.

eller at Hovedbanen som Vederlag for den Nedsættelse, samme Bane ifølge Kontrakten af 17de December 1850 § 10 kan tilstaa for Gods, modtaget i større Partier, ved hvert Aars Udgang betaler Kongsvingerbanen 10 pCt. af sin Bruttoindtægt af de Varer, der over Hovedbanen føres fra eller til nogen af Kongsvingerbanens Stationer.

Paa den anden Side er det Directionens bestemte Formening, at den nuværende Regel angaaende Fordelingen af Udgifterne til Directionen, Overbestyreren og Hovedkontoret, ifølge hvilken Regel disse Udgifter fordeles efter Banernes Bruttotrafik, er ubillig mod Hovedbanen, og at denne Regel bør rettes. Man har derfor foreslaaet, at Regelen i Kontraktens B § 7 skulde forandres saaledes, at Halvparten af disse Udgifter blev at fordele efter Bruttotrafikken, den anden Halvpart efter Jernbanestationernes Antal.

Hvilken Indflydelse den foreslaaede Forandring i Reglerne om Drift og Vedligeholdelse af Vogne og Locomotiver vil faae paa Kongsvingerbanens Udgifter paa disse Conti, kan Directionen selvfølgelig ikke oplyse.

Hvad angaar Forandringen i Kontraktens A § 7, saa vil den medføre en Formindskelse af Hovedbanens og en Forøgelse af Kongsvingerbanens Indtægt, der, naar de statistiske Opgaver for Aaret 1868 lægges til Grund for Beregningen, vil udgjøre:

Efter første Alternativ:

For 1ste og 2den Cl. Vognladninger (6 057 Vogne à 16 ß)	807	Spd.	72 ß
- 3die Cl. Vognladninger (117 Vogne à 30 ß) . . .	29	—	30 -
- 4de - — (5 327 Vogne à 44 ß) . . .	1 953	—	28 -
- 5te - — (1 450 Vogne à 32 ß) . . .	386	—	80 -
- Centnergods	463	—	71 -
- Tøndegods	604	—	95 -
- Gods, som betales efter Cubicfod . .	33	—	36 -
	4 278	Spd.	52 ß

Efter andet Alternativ:

10 pCt af Fragten for Varer, afsendte fra Kongsvingerbanens Stationer til Hovedbanen (34 834 Spd. 105 ß)	3 483	—	58 -
10 pCt. af Fragten for Varer, afsendte fra Hovedbanens Stationer til Kongsvingerbanen (8 738 Spd. 75 ß)	873	—	103 -
	4 357	Spd.	41 ß

Paa den anden Side vilde Hovedbanen, hvis den foreslaaede Forandring i Fordelingen af Administrationsudgifterne fandt Sted, vinde noget. Disse Udgifter udgjorde i 1868, naar tilfældige Uregelmæssigheder i Posteringen sættes ud af Betragtningen:

De fælles Directeurers Løn.	1 000	Spd.	„ ß
Lønninger ved Hovedcontoiret	7 633	—	99 -
Beregnet Leie af Localet	700	—	„ -
For Brænde, Belysning og Reengjøring .	600	—	„ -
Andre Udgifter	1 246	—	100 -
	11 180	Spd.	79 ß
Herfra gaar Hamarbanens og Mjøs-Dampskibenes Bidrag	420	—	„ -
	10 760	Spd.	79 ß
Deles disse efter Bruttotrafikken, falder der i rund Sum paa Hovedbanen . .	7 444	—	„ -
paa Kongsvingerbanen	3 316	—	„ -

Efter den foreslaaede Fordelingsregel skulde alene Halvparten fordeles efter Bruttotrafikken, og herefter vilde der

paa Hovedbanen falde	3 722	Spd.	„ ß
Den anden Halvdeel skulde deles efter Stationernes Antal, hvilket for Hovedbanen vilde give	2 466	—	„ -
	6 188	Spd.	„ ß
Paa Kongsvingerbanen vilde der falde . .	4 572	—	„ -
Hovedbanen fik altsaa herved en Lettelse af	1 256	—	„ -

Hovedbanens Tab ved den under første Alternativ foreslaaede Forandring i Kontraktens A § 7 var	4 278 Spd. 52 ß
Dens Gevinst efter Forslaget til Forandring i B § 7	1 256 — „ -
Dens virkelige Tab efter dette Alternativ altsaa	3 022 Spd. 52 ß
Efter andet Alternativ til Forandring i A § 7 blev Tabet	4 357 — 41 -
Dens Gevinst efter Forslaget til Forandring i B § 7	1 256 — „ -
Dens virkelige Tab efter dette Alternativ altsaa	3 101 Spd. 41 ß

Da det nu omhandlede Forslag kom under Overveielse i Hovedbanens Direction, erklærede den Befuldmægtigede for Præferenceactiernes Eiere, at han vedtog den foreslaaede Forandring i Contractens Litr. C angaaende Locomotivværkstedets Overtagelse af Drift og Vedligeholdelse af begge Baners Vogne og Locomotiver, men at han, forsaavidt angaar de foreslaaede Forandringer i Contractens Litr. A og B, for Tiden ei kunde indgaa paa samme, idet han ansaa det rettest at udsætte Sagens Afgjørelse, indtil den svenske nordvestre Stambane var saavidt færdig, at ny Overeenskomst med den maatte træffes om Gjennemgangstrafikken, ligesom han ogsaa antog det hensigtsmæssigst at oppebie Udfaldet af Regjeringens Forsøg paa at faa indkjøbt Præferenceactierne. Nærværende Direction finder ikke Grund til at opsætte en Fornyelse af Contracten, indtil den nordvestre Stambane bliver færdig, i alt Fald antages det, at Forandringerne i Contractens Bogstav C kan skee aldeles uafhængigt deraf. Og da Hovedbanens Direction har vedtaget disse, tillader man sig at foreslaa det kongelige Departement at indgaa paa en Forandring i Contractens Litr. C overeensstemmende med det fremsatte Forslag, saaledes at man efter Tilendebringelsen af de i Udkastets C §§ 3 og 17 omhandlede Foranstaltninger nærmere kommer overeens om fra hvilket Tidspunkt den foreslaaede Ordning skal træde i Kraft. Hvad derimod angaaer de foreslaade Forandringer i Contractens Litr. A og B, saa have Undertegnede, der staa ganske udenfor Forhandlingerne om Indkjøbet af Præferenceactierne, og ikke ville udsætte sig for at gribe forstyrrende ind i disse Forhandlinger, besluttet, at de ikke i sin Egenskab af Medlemmer af Hovedbanens Direction ville forelægge den mellem dem og Repræsentanten for Præferenceactiernes Eiere opstaaede Meningsforskjel til Afgjørelse af Regjeringen, uden først at gjøre det kongelige Departement bekjendt med Sagens Stilling og udbede sig meddelt, hvorvidt Directionen nu skal træffe yderligere Skridt til en Forandring i Contracten af 19de Januar 1863 eller af det angivne Hensyn udsætte dermed, og i saa Fald, naar Forhandlingerne bør gjenoptages.

Bilag 1.

Forslag

til Forandringer i Contracten af 19de Januar 1863.

A. § 2. Leiepriserne forandres til:

$9\frac{1}{4}$ Skill. for en 1ste Klasses eller 2den Klasses eller sammensat 1ste og 2den Klasses Passageervogn.

$8\frac{1}{4}$ Skill. for en 3die Klasses Passageervogn og for en Godsvogn.

$7\frac{1}{4}$ Skill. for en Passageer- eller Godsstoppevogn.

Bestemmelsen om Presenningleie udelades.

§ 3. For gjensidig Leie af Locomotiver erlægges:

For Kongsvingerbanens Locomotiver No. 13, 14 og 18: 1 Spd. 66 ß eller „ Spd. 75 ß, for No. 15, 16, 17 og 21: 1 Spd. 64 ß*) eller „ Spd. 98 ß, for No. 19 og Hovedbanens Locomotiver af samme Klasse: 1 Spd. 94 ß eller 1 Spd. „ ß og for No. 20: 2 Spd. 20 ß eller 1 Spd. 15 ß for hver Locomotivmiil, hvad enten Locomotivet gaar med eller uden Train og med Tillæg af 5 pCt. for Skiftning.

De først anførte Priser gjælder, naar Locomotivet bortleies med tilhørende Personale og Forbrugsartikler, de sidst anførte gjælder, naar Locomotivet bortleies uden Personale og uden Forbrugsartikler.

§ 4. Sidste Punctum bortfalder.

§ 7. Erholder et Tillæg, som skal lyde saaledes:

enten:

Hvad begge Baner til enhver Tid beregner sig som Constant, skal deles lige mellem dem begge, dog saaledes, at Hovedbanen for hver Vogn læsset med Gods, der betales efter hele Vognladninger, af de fælles Constanter forlods oppebærer 12 ß som Godtgjørelse for de særegne Udgifter, den har paa Christiania Station.

eller:

Som Vederlag for den Nedsættelse, Hovedjernbanen ifølge Contracten af 17de December 1850

*) I Kongsvingerbanens Driftsberetning for 1869 Pag. 48, 2den Spalte, 5te Linie fra oven, staar ved Trykfeil 1 Spd. 14 ß istedetfor 1 Spd. 64 ß.

§ 10 kan tilstaae for Gods, modtaget i større Partier, betaler Hovedbanen ved hvert Aars Udgang Kongsvingerbanen 10 pCt. af Bruttoindtægten for de Varer, der over Hovedbanen føres fra eller til nogen af Kongsvingerbanens Stationer. Heri er ikke indbefattet Bruttoindtægterne af Pakker, Bagage, Melk, Vogne og levende Dyr.

B. § 7. Første Punctum skal lyde:
Udgifterne til den fælles Direction, Hovedbanens Overbestyrer og Hovedkontoret for Hovedjernbanen og Kongsvingerjernbanen deles mellem disse Baner, Halvparten efter deres Trafikindtægt og Halvparten efter hver Banes Stationsantal — saaledes at Lillestrøm Station regnes som fælles Station og at Charlottenberg regnes for hel Station vedkommende Kongsvingerbanen.

§ 10. Hovedjernbanen holder de fornødne Beholdninger af Forbrugsgjenstande og Uniformssager for Stationerne, Brænde, Olie, Lampevæger og Pudsegarn herunder ikke indbefattet, og udleverer o. s. v.

§ 11. Skal udgaae.

§ 13. 2det Punctum udelades.

§ 18. Skal udgaae.

§ 20. Skal lyde saaledes:
Udgifterne til Vedligeholdelse af Hoved- og Kongsvingerbanens Telegraf, herunder indbefattet Overtelegrafistens eller Telegrafinspectørens Løn, deles lige mellem disse Baner i Forhold til Ledningens Længde. Telegrafisterne paa de forskjellige Stationer henregnes til Stationsbetjeningen.
Vedligeholdelsen af Hamarbanens Telegraf sker særskilt for denne Banes egen Regning.

C. § 1. Driften og Vedligeholdelsen af Hovedbanens og Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne overtages af Locomotivværkstedet i Christiania, saaledes at dette holder Regnskab med hver af Banerne særskilt over hvad der for dem ubetales og over det Arbeide der leveres.

§ 2. For denne Overdragelse af Værkstedet til fælles Afbenyttelse bliver Hovedbanen at creditere:
a. Rente af Grundens Værdi efter 4 pCt.
b. Rente af Værkstedspladsens Kostende med Planering, Sidebaner, Dreieskiver og Indhegninger samt af Bygningernes Værdi efter 5 pCt.
c. Rente af Værdien af Inventariet og Beholdningerne under Værkstedet efter 6 pCt.

§ 3. Hvis Departementet for det Indre og Hovedjernbanens Direction ikke i Mindelighed kunne enes om Fastsættelsen af de ovennævnte Værdier ved Contractens Iværksættelse, bliver disse at bestemme af den i Punct 17 nævnte Commission. Ved hvert Aars Udgang bliver Beholdningerne at optælle og værdsætte, om det ønskes under Control af hvem Departementet dertil beskikker. Ligesaa bestemmes de øvrige anførte Værdier, forsaavidt disse have undergaaet nogen Forandring, for hvert Aar og paa samme Maade som for Beholdningernes Vedkommende. For den Forringelse eller Tilvæxt, som disse Værdier have faaet, bliver Capitalcontoen i Værkstedets Bøger at debitere eller creditere ved Aarets Udgang. Ligesaa ved Contracttidens Udløb om fornødiges ved den ovennævnte Commission.

§ 4. Værkstedet bekoster for sin egen Regning al Assurance samt Vedligeholdelse af Bygninger, Sidebaner, og Inventarium, herunder ogsaa indbefattet Opførelse af nye eller Udvidelse af ældre Bygninger og Anlæg, samt Anskaffelse ogsaa af de kostbarere Inventariegjenstande, saasom nye Arbeidsmaskiner eller lignende. Vedligeholdelse af Locomotiv- og Vognskure, Kulhuse, Vandstationer og Dreieskiver beliggende udenfor Christiania bekostes som i B § 14 bestemt af den Bane, de vedkomme.

§ 5. Den fælles Direction og Hovedcontoir forestaar Værkstedets øverste Administration.

§ 6. Værkstedets contante Udbetalinger sker ved Hovedjernbanen, som derfor crediteres med 5 pCt. Rente af Mellemværende, beregnet paa samme Maade som i Contractens B § 9.

§ 7. Værkstedet udbetaler samtlige Lønninger til Maskiningenieuren, Værksmesteren med Assistenter eller Formænd, Materialforvalteren og Contorpersonalet samt til Værkstedsarbeiderne og alt Driftspersonalet saavel i som udenfor Christiania med Undtagelse af Conducteurlønningerne, hvilke udbetales gjennem Stationsmesterne for vedkommende Jernbanes Regning.

§ 8. Værkstedet debiterer vedkommende Jernbane for de til sammes Driftspersonale udbetalte Lønninger og for de til Driften udleverede Forbrugsartikler, saaledes at hvad der udbetales til Driften af Kongsvingerbanens Locomotiver debiteres denne Bane og ligesaa for Hovedbanens Locomotiver, uden Hensyn til paa hvilken Bane Locomotiverne benyttes.
Til Locomotivernes Driftspersonale henregnes foruden Førere og Fyrbødere, tillige Pudsere, Vandpumpere og Kulsjouere samt de Tilsynsmænd eller Formænd, der ere stationerede udenfor Christiania. — Kongsvingerbanen bliver saaledes at debitere for alt Driftspersonale, der er stationeret paa denne Bane, herunder Lillestrøm iberegnet kun med Undtagelse af Udgiften til Vandpumpningen og hvad dertil hører, som deles lige mellem begge Baner.

§ 9. For Arbeider udførte i Værkstedet debiteres den Bane for hvem Arbeidet sker. Ved Beregningen af Arbeidets Kostende opføres de anvendte Mate-

rialiers Beholdningsværdi, den anvendte Arbeisløn, en vedtaget Leie for Brugen af de større Værkstedsmaskiner og Smedeæsser, samt for Brugen af de mindre Redskaber, Localer &c. 10 pCt. af Arbeislønnen. De af et Arbeide faldne casserede Materialier crediteres vedkommende Bane for hvem Arbeidet er udført pr. Værkstedets Beholdninger.

§ 10. Til Vognenes Driftspersonale henregnes foruden Conducteurer, tillige Vognvisiteurer og Smørere. For Lønninger og Forbrugsgjenstande udleverede til Visiteurer og Smørere debiteres begge Baner fælles, og Udgifterne fordeles mellem dem i Forhold efter Vognmilenes Antal.

§ 11. Olie med Tilbehør til Trainenes Belysning samt Pudsegarn og Redskaber til Passageervognenes Renholdelse debiteres hver Bane særskilt fra Værkstedets Beholdning.

§ 12. Værkstedets Materialforvalter fører, foruden Regnskabet for den fælles Beholdning, tillige et særskilt Regnskab for de Beholdningsgjenstande, der udelukkende vedkommer Hovedbanen, hvilke nærmest komme til at bestaa i Gjenstande vedkommende Jenbaneliniens Vedligeholdelse; benyttes Gjenstande af den sidstnævnte Beholdning til Reparation af Vogne eller Locomotiver, bliver Værkstedets Beholdning derfor at debitere, hvilken, igjen crediterer sig for samme pr. det udførte Arbeide.

§ 13. Ved Værkstedets Beholdningsregnskab føres Kulbeholdningsconto særskilt for hver Bane, hvorved mærkes at Kongsvingerbanens Kulbeholdning i Henhold til Bestemmelsen Litr. A § 8 debiteres for Jernbanefragten mellem Christiania og Lillestrøm samt Paa- og Aflæsning samt Oplægning.

§ 14. Til Værkstedets Inventarium henregnes ikke de Gjenstande, der høre til Locomotiverne og Vognene saasom de førstes Donkrafter og Redskaber samt begges Lygter, Gardiner, Flag, Drikkevandsindretninger, eller lignende. Det Værkstedsinventarium, som eies af Kongsvingerbanen, værdsættes, og Værkstedet bliver at debitere for Renterne af denne Værdi efter 6 pCt., ligesom under § 2 C nævnt.

§ 15. I Tilfælde den ene Bane leier for kortere Tid den andens Locomotiv, debiteres den Bane der eier Locomotivet for de Forbrugsgjenstande, der til samme udleveres fra den anden Bane. Leies Locomotivet for længere Tid kan ogsaa den Bane, der benytter det fremmede Locomotiv debiteres directe for sammes Driftspersonale og Forbrugsartikler.

Locomotivleien opføres ikke i Værkstedets Regnskaber, men føres i Mellemregnskab mellem begge Baner ved Hovedcontoiret.

§ 16. Værkstedets Gevinst eller Tab for Aaret ifølge de afsluttede Regnskaber fordeles mellem begge Baner i Forhold efter disses hele aarlige Debet for Driftsudgifter og de forskjellige udførte Arbeider vedkommende ikke alene Locomotiver og Vogne men ogsaa hvilkesomhelst andre Gjenstande Banerne tilhørende.

§ 17. Forinden nærværende Contract træder i Kraft, skal Konsvingerbanens Driftsmidler, om det af Departementet begjæres, besigtiges, af den i den ældre Contract Litr. C § 5 nævnte Commission, og hvis de befindes at være vedligeholdt i en for Driften mindre god og brugbar Stand, hvorved Hensyn skal tages til den Værdiforringelse, som de nødvendig maa have lidt, skal de behørigen istandsættes for Hovedbanens Regning.

Forsaavidt Driftsmidlerne befindes bedre udstyrede end de oprindelig vare, hvilket navnlig for en stor Deel er Tilfældet hvad Locomotiv- og Vognhjulringe angaar, skal ogsaa hertil tages fuldt Hensyn ved den nævnte Bedømmelse.

Bilag 2.

Overbestyrerens Betænkning, dateret 13de September 1869.

I Anledning Jernbanedirecteurens Betænkning af 18de Mai sidstleden skal jeg tillade mig følgende Bemærkninger.

Angaaende Banernes gjensidige Benyttelse af hinandens Godsvogne oplyses:

Af Kongsvingerbanens 265 Stykker Godsvogne bleve 10 Stykker, som ny anskaffede i Driftsaaret 1867, først tagne i Brug omtrent 1ste August og de 5 Stykker omtrent 1ste September s. A. Derved reduceres Vognantallet for hele Aaret til 256, hvorimod Antallet af Mile pr. Vogn forøges fra 800 til 828; Hovedbanens Vogne havde i samme Driftsaar 868 Mile pr. Vogn; men naar Fradrag gjøres af de 10 523 Mile, som dens 2de Melkevogne løb i Aaret paa begge Baner, bliver Miletallet for hver af de 312 Stykker egentlige Godsvogne kun 840; dette forekommer at tyde paa en temmelig ligelig Benyttelse af begge Baners Vogne. Jernbanedirecteurens Formening, at Kongsvingerbanens Vogne burde have flere Mile aarlig pr. Vogn end Hovedbanens af den Grund, at den første Banes Vogne have længere Vei at

løbe for hver Gang de ere læssede eller for hver Tour, vilde være rigtig, hvis Tourenes Antal for hver Vogn vare lige paa begge Baner; men dette er selvfølgelig ikke Tilfældet, saavel fordi det i sig selv tager længere Tid at kjøre en længere Vei, som fordi Trainenes mindre Antal samt de nødvendige Ophold underveis paa Kongsvinger og Lillestrøm gjør, at Vognene ikke kunne blive saa hurtig expederede d. e. gjøre saamange Toure aarlig paa Kongsvingerbanen som Tilfældet er paa Hovedbanen. Om derfor hver Vogn paa Hovedbanen ikke løber mere end halvt saa langt som paa Kongsvingerbanen for hver Gang den bevæges, kan den alligevel faae ligesaamange Mile for Aaret som paa Kongsvingerbanen ved kun at gjøre dobbelt saamange Toure.

Den af Jernbanedirecteuren opstillede Beregning grundet paa et af Virkeligheden grebet Exempel paa Vognenes Fordeling til begge Baner beviser derfor ikke, hvad der tilsigtes; thi vil man forudsætte at de 29 Kongsvingerbanevogne paa Hovedbanen gjorde dobbelt Antal Toure mod de 29 Hovedbanevogne paa Kongsvingerbanen, kom Regnskabet til at udvise 4 Spd. 44 ß daglig til Gevinst for Kongsvingerbanen istedetfor 8 Spd. 24 ß til Tab. Naar lægges Mærke til Trafikkens Fordeling omkring den Tid fra hvilken Exemplet er taget, bliver det ogsaa sandsynligt, at Kongsvingerbanen snarere har havt Gevinst end Tab af at saamange Hovedbanevogne da fandtes paa Kongsvingerbanen. Den sidste Decade af April kom nemlig kun 441 læssede Vogne fra Kongsvingerbanen til Christiania, hvorimod Gjennemsnitsantallet i de 5 foregaaende Decader havde været 660 Vogne; i de samme Tidsrum kom fra Hovedbanen til Christiania respective 440 og 544 Vogne. I de 4 paafølgende Decader sank Vognantallet til Christiania fra Kongsvingerbanen til respective 399, 279, 380, 376, medens det paa Hovedbanen steg til 549, 657, 926, 1 139. Da nu tomme Plankevogne ikke kjøres nedover, blev Følgen af denne pludselige Standsning af Trafikken paa Kongsvingerbanen, at ved Kongsvinger og flere af Grændsebanens Stationer forbleve Hovedbanens Vogne staaende ubrugte i flere Dage, hvorimod de af Kongsvingerbanens Vogne, der fandtes paa Hovedbanen bleve benyttede saa hurtigt som muligt paa Grund af den der stigende Trafik.

Forsaavidt det altsaa er Jernbanedirecteurens Mening, at Kongsvingerbanen lider et Tab derved at begge Baners Godsvogne bruges om hinanden paa begge Baner, kan jeg ikke dele denne Formening, og det antages derfor, at om det lod sig gjennemføre at lade Godsvognene kun løbe paa den Bane de tilhøre — Stykket Lillestrøm — Christiania herfra selvfølgelig medtaget —, vilde Kongsvingerbanen deraf ingensomhelst Fordeel have. At en saadan Udskillen af Vognene forøvrigt fornuftigviis ikke kan skee, vil Enhver let kunne overbevise sig om, ved at følge Tjenesten paa Christiania og Lillestrøm et Par hele Dage, naar Trafikken er af Middels Størrelse. Den Skiftning af Vogne frem og tilbage, som derved vilde fornødiges, kom nemlig til at kræve saameget Arbeide, Tid og Plads samt foraarsage saamegen Slitage, at den hele Drift derved i en særdeles væsentlig Grad vilde fordyres. Vistnok kom det meste af denne Udgift directe at falde Hovedbanen til Last, men indirecte vilde den ogsaa falde tilbage paa Kongsvingerbanen, blandt Andet derved, at et større Vognantal end ellers tilstrækkeligt maatte anskaffes, og at disses Vedligeholdelses- og Driftsudgifter vilde forøges. Forøvrigt er ifølge Departementets Begjæring Christiania og Lillestrøms Stationsmestere beordrede til, saavidt det lader sig gjøre, at sende Vognene paa disses tilhørende Baner; at der foranlediges udfærdiget nogen mere bestemt Ordre i denne Anledning anseer jeg ifølge Ovenanførte aldeles utilraadeligt.

At forøvrigt Konsvingerbanen har et for lidet Antal Godsvogne sammenlignet med Hovedbanen kan ogsaa indsees af Følgende. Trafikkens Mængde i 1867 paa Kongsvingerbanen mellem Arvika og Lillestrøm kan udtrykkes ved Antallet af samtlige Vognmile paa dette Stykke. Disse udgjorde ifølge Pag. 25 af Driftsberetningen 235 336. Hertil kommer det Antal Vognmile, som af Kongsvingerbanens Vogne maa løbes mellem Lillestrøm og Christiania, hvilke ifølge Hovedbanens Driftsberetning Pag. 24 kan ansættes til 16 855 $\times$ 1,8 $\times$ 2 = 60 678. Det samlede Antal Vognmile som for Kongsvingerbanens Trafik maa løbes er altsaa 296 014; da hertil havdes 256 Vogne, maatte altsaa hver Vogn aarlig løbe 1 156 Mile.

Hovedbanens Trafik udtrykkes ifølge sammes Driftsberetning Pag. 25 ved 245 958 Vognmile, hvorfra maa drages de 60 678 Mile, som maa løbes af Kongsvingerbanens Vogne paa Hovedbanen. Denne Banes egne Vogne har altsaa at udføre 185 280 Vognmile, da hertil haves 314 Vogne, maa altsaa hver Vogn aarlig gjennemløbe kun 590 Mile. For at være forholdsviis lige saa godt forsynet med Vogne som Hovedbanen, burde altsaa Kongsvingerbanen have $\frac{296\,014 \times 314}{185\,280} = 501$ Vogne. Vil man gaae ud fra, at begge Baners samlede Vognantal 570 er passende for begge Baners Behov, burde Kongsvingerbanen heraf eie 351 og Hovedbanen 219. Kongsvingerbanens Vognantal pr. Miil Bane blev da $\frac{351}{13,4}$ d. e. 26,2 og Hovedbanens $\frac{219}{6} = 36,5$. Som Forholdet nu er, har Kongsvingerbanen kun 19,1 Vogne medens Hovedbanen har 52,3 Vogne pr. Miil Bane, som med Vognene skal trafikeres.

Vil man, hvilket forekommer at være billigt, gaae ud fra, at Hovedbanen holder Vogne til den Kongsvingerbanens Trafik, som nødvendig maae gaa paa Hovedbanen, det er, da ingen Omlæsning i Lillestrøm bør finde Sted, at Hovedbanen leier bort ligesaamange Vogne til Kongsvingerbanen, som den maa leie af den, saa faaes, at hver Vogn paa Kongsvingerbanen maatte løbe 919 Mile og paa Hovedbanen 783 Mile aarlig, og at Kongsvingerbanen af det samlede Antal 570 burde eie de 279 og Hovedbanen de 291.

Udføres under den sidste Forudsætning ovenstaaende Beregning for 1868, da den svenske Bane trafikeredes gjennem hele Aaret, haves for Kongsvingerbanen 292 712 Vognmile; hver af de 265 Vogne maatte altsaa have løbet 1 105 Mile aarlig. Ved Hovedbanen havdes i samme Tid 253 718 Vognmile, og hver Vogn havde altsaa der at løbe 808 Mile.

Efter dette burde af det samlede Vognantal 579 de 310 eies af Kongsvingerbanen og de 269 af Hovedbanen d. e. 22,5 Vogne pr. Miil Bane paa Kongsvingerbanen og 44,8 paa Hovedbanen.

I 1867 havde Kongsvingerbanen paa Contoen Vognleie en Gevinst af kun 370 Spd. 39 ß, uagtet dens Indtægt for Bortleie til den svenske Bane udgjorde 2 305 Spd. 99 ß; i Aaret 1868, da den svenske Bane trafikeredes hele Aaret, havde Kongsvingerbanen et Tab paa denne Conto af 1 538 Spd. 1 ß, uagtet dens Indtægt for Bortleie til den svenske Bane udgjorde 2 592 Spd. 6 ß. Fordi Kongsvingerbanen ikke havde Vogne nok til sin egen og den svenske Banes Trafik, tabte den altsaa i 1867 et Beløb af 1 935 Spd. 60 ß og i 1868 et Beløb af 4 130 Spd. 7 ß paa denne Conto. At dette Forhold ikke kan afhjælpes paa anden Maade end ved at Kongsvingerbanen anskaffer flere Vogne, formenes nu godtgjort. Hvorvidt denne Udvidelse bør skee for Driftens eller Anlæggets Regning er vel overflødigt for mig nærmere at udtale mig om, dog forekommer det, at til Anlægsudgifter maa henregnes Udstyret med det nødvendige Antal Driftsmidler, og at til Driftsudgifter egentlig kun henhøre Driftsmidlernes forsvarlige Vedligeholdelse i uforandret Antal. Som ovenfor paaviist burde Kongsvingerbanen for Trafikken i 1868 have havt idetmindste 310 Stykker Godsvogne; hvis det kunde antages, at dette Antal blev for stort for Banens egen Trafik mellem Charlottenberg og Lillestrøm, efter Aabningen af Banen til Stockholm, vilde det jo forsaavidt være mindre heldigt; men det maa forventes at Trafikken da vil være steget saameget, at der vil blive fuldt Brug for dette Antal Vogne; der bliver enda kun $\frac{310}{10,8}$ d. e. 27,8 Vogne pr. Miil Bane, medens Hovedbanen nu eier 52,3 Vogne pr. Miil eller om den afstod de for Kongsvingerbanen manglende 45 Vogne, saa at den kun beholdt hvad den for sin egen Trafik behøvede, nemlig 269 Vogne, da vilde komme til at eie 44,8 Vogne pr. Miil Bane.

Angaaende Locomotiverne paa Kongsvingerbanen søgte Directionen i sin foregaaende Skrivelse om denne Gjenstand efter Foranledning nærmere at begrunde sin udtalte Anskuelse, at Kongsvingerbanen vilde have været bedre tjent om den havde været forsynet med et større Antal af de kraftige og et mindre Antal af de svage Locomotiver. Forsaavidt det er Jernbanedirecteurens Mening at bestride Rigtgiheden af denne Anskuelse, maa bemærkes, at jeg fremdeles henholder mig til den nævnte Skrivelse, og det saa meget mere som jeg efter det yderligere Kjendskab jeg har havt Anledning til at erhverve om Trafikkens Mængde og Beskaffenhed i det Hele taget maa antage, at Konsvingerbanen vilde have været bedst tjent, om den havde været forsynet udelukkende med Maskiner af No. 19 eller lignende Classe. Den nærmere Begrundelse af denne Formening indeholdes i, hvad Directionen i sin forrige Skrivelse har oplyst, og ansees det overflødigt nu nærmere eller i Detail at paavise, hvorfor eller hvorledes det af Jernbanedirecteuren Anførte ikke kan tjene til at modbevise Rigtigheden af denne Begrundelse. Jeg skal i denne Henseende dog ikke undlade at paapege det formeentlige Feilagtige i den Paastand af Jernbanedirecteuren, at Hastighederne have liden practisk Betydning. Den til den største Trækkekraft svarende fordeelagtigste Hastighed er ved de 3 af Kongsvingerbanens smaae Maskiner 13 og ved de 4 andre smaae 15, i Gjennemsnit altsaa 14,1 Mile i Timen; ved No. 19 Classe derimod 18 Mile. Naar nu den Hastighed, som af Hensyn til Trafikkens Fordringer jevnligst maa benyttes, er f. Ex. 18 à 20 Mile, indsees det at førstnævnte Classe Maskiner taber forholdsviis meget i sin Trækkekraft medens den sidstnævnte taber Intet eller forholdsviis Lidet; dette har saameget mere practisk Betydning i det foreliggende Tilfælde, fordi som før oplyst de smaae Maskiner, netop fordi de ere smaae, ere nødsagede til at bruge en større Kjørehastighed mellem Stationerne end Maskinerne af No. 19 Classe.

Angaaende Skinneslitagen maa jeg af Grunde, som af Directionen forhen forklaret, være af den Formening, at den, naar alle forhaandenværende Forholde tages tilbørlig i Betragtning, ikke vilde blive større for en vis Mængde udført Trafik om til samme benyttedes udelukkende Maskiner med $4\frac{1}{4}$ Tons end om der brugtes Maskiner med $3\frac{1}{2}$ Tons Drivhjultryk, naar som her er Tilfældet, Hjulkoblingen er eens, at Slitagen forøges ved at bruge 6 koblede Hjul har jeg havt altformegen Anledning til at erfare, og om jeg havde været tilspurgt, vilde jeg derfor ogsaa have fraraadet Anskaffelsen af det 6 koblede Locomotiv, som nu haves. At en Skinne slides mindre pr. Eenhed over samme rullende Vægt ved et $3\frac{1}{2}$ Tons Hjul end ved et $4\frac{1}{4}$ Tons er medgivet, idet Forholdet i denne Henseende i Directionens forrige Skrivelse er supponeret som 100 : 147; derimod kan det ikke indrømmes, at sunde eller feilfri Skinner ødelægges mere ved Udpresning og Udglidning af Skinnens Laminæ end ved ordinair Slitage, selvfølgelig forudsat at hvert Hjul ikke belastes mere end en feilfri Skinne er beregnet paa at taale, og herom er der jo ikke Spørgsmaal. Naar Jernbanedirecteuren formener, at Erfaring har lært det Modsatte af hvad Directionen antager, maa det grunde sig paa, at han overseer den Omstændighed, at man før i Tiden stærkt overskred den tilladelige Grændse, d. e. brugte for lette Skinner i Forhold til Hjulenes Tryk, og at man senere, da Skinnevægten forøgedes, nøiede sig med en slettere Fabrikation. At et $4\frac{1}{4}$ Tons Drivhjultryk ikke paa Kongsvingerbanens Skinner vil foraarsage mærkeligt større Udpresninger end et $3\frac{1}{2}$ Tons, og at det ovenantagne Forhold er fuldkommen stort nok for at omfatte saavel den egentlige Slitage som Ødelæggelsen af feilfulde Skinner anseer jeg som givet, saa meget mere naar Hensyn tages dertil, at det $4\frac{1}{4}$ Tons Hjul kan faae løbe med mindre Hastighed end det $3\frac{1}{2}$ Tons. $4\frac{1}{4}$ Tons ligger jo desuden ikke saameget fjernere end $3\frac{1}{2}$ Tons fra den som tilladelig anførte Grændse 6 Tons, hvilken Grændse for Resten meget almindelig er overskredet.

Hvad angaaer Skinneslitagens Betydning, opgav Directionen for Locomotivernes Vedkommende, hvad den havde udgjort i 1867 paa Kongsvingerbanen — d. e. i denne Banes 5te Driftsaar — og for Vognenes Vedkommende hvad den havde udgjort ved Hovedbanen i dennes 5te Driftsaar, uden

at den udtalte nogen Formening om, hvorvidt disse Slitager kunde ansees at udgjøre et passende Middeltal, naar Hensyn toges til den hele Vægt, som en Skinne vil kunne bære inden den maa ombyttes. Ved Ansættelsen af Pengeværdien antoges i Lighed med hvad har været Tilfældet for Hovedbanens gamle Skinneprofil, at Udgiften pr. løbende Fod ombyttet Skinne udgjorde 20 ß, idet nemlig Indkjøbsprisen for nye var omtrent 40 ß og Salgsprisen for gamle omtrent 20 ß pr. løbende Fod.

Vil man med Jernbanedirecteuren antage, at en Skinne i det Høieste kan bære i Gjennemsnit 9 Millioner Tons inden den maa ombyttes, og sætter man Udgifterne pr. Fod ombyttet Skinne paa Kongsvingerbanen til 28 ß — Indkjøbspriis er nemlig ca. 48 ß og Salgspriis mindst 20 ß pr. Fod —, faaes, at Skinneslitagen pr. Million Centnermiil i Gjennemsnit for Skinnens hele Varighed skulde koste 93,3 Spd. Sættes Vægten af Vogn med Læs i Middeltal til 120 Centner, kommer altsaa Skinneslitagen for 1 Vognmiil til at koste i Middeltal for Skinnernes hele Varigbed 1,34 ß; tages imidlertid Hensyn til, at Locomotivvægten pr. Vægtenhed slider mere end Vognvægten og ansættes dette Forhold som af Directionen antaget til 147 : 100 samt Forholdet mellem Locomotivvægten og Vognvægten som i 1867 til 12,3 : 39,4, vil det faaes, at Slitagen for 1 Vognmiil à 120 Centner bliver 1,208 ß og for 1 Locomotivmiil à 550 Centner 8,145 ß. Det maa dog bemærkes, at man for at dække denne Middeludgift til Skinneslitage for en heel Aarrække ikke i de første Aar behøvede at afsætte Alt hvad der sparedes af Middeludgiften, men at et mindre Beløb paa Grund af indvindendes Renter dertil vilde være tilstrækkeligt. Jo flere Vognmiil der kan kjøres med 1 Locomotivmiil, desto fordeelagtigere er det selvfølgelig med Hensyn til Skinneslitagen, naar blot Locomotivhjulets Tryk ikke overstiger den til Skinnens Styrke svarende passende Grændse. Ved en Bane, hvor der kjøres hyppige, men smaae Train og med stor Hastighed vil derfor Skinneslitagen pr. Centnermiil stille sig meget større end ved en Bane, kvor der kjøres faae men store Train og med liden Hastighed. Ved Sammenligning af Skinneslitagen paa 2de Baner kommer det saaledes ikke saameget an paa Vognmilenes Antal, som paa Forholdet mellem Locomotivvægten og Vognvægten og de brugte Kjørehastigheder, alle øvrige Omstændigheder forresten antagne eens. Jeg skal imidlertid ikke nærmere indlade mig paa Spørgsmaalet om Skinneslitagens Betydning i det Hele taget, da en correct Bedømmelse heraf med Hensyn taget til en længere Aarrække, ikke antages at have væsentlig Indflydelse paa det her foreliggende Spørgsmaal.

Angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt Kongsvingerbanen har Gevinst eller Tab ved Driften efter de nu gjældende Godstaxter, antager jeg det overflødigt yderligere end som skeet er at motivere den herom forhen udtalte Formening. Det er visselig Departementet bekjendt, hvorledes Taxterne efterhaanden ere blevne til, og hvorledes de stedfundne Nedsættelser navnligen Oprettelsen af de saakaldte Sommertaxter for Gods i hele Vognladninger i sin Tid antoges at ville bidrage til at forøge Banens Nettoudbytte, samtidig som det vilde gavne Districtet. Muligheden af at der kan vindes et forøget Udbytte ved en Forhøielse af de laveste Taxter kan vistnok ikke benægtes; men foruden at dette som forhen ytret ansees meget tvivlsomt, antages det for givet at saadan Forhøielse vilde virke directe skadeligt for Banens Oplands Interesser paa forskjellige Maader. Rigtignok er det væsentlige Hensyn, som ved Sommertaxternes Oprettelse havdes, nemlig at bevirke en jævnere Fordeling af Trafikken udover hele Aaret, nu aftaget meget i Betydning, eftersom Banen efterhaanden er bleven forlænget ovenfor Kongsvinger, og der fra de øverste, navnlig de svenske Stationer, falder noksaa beleiligt at føre Lasten frem om Sommeren som om Vinteren; man kunde derfor nu med noget mindre Betænkelighed end forhen maaskee ophæve Sommertaxterne; men jeg kan dog ialfald ikke for Tiden ansee det tilraadeligt, da der endog efter de nugjældende Sommertaxter maaskee med Rette klages over, at det neppe svarer Regning at fragte Gjødning, Brænde, Pitprops, Reenmos, Trækul og deslige fra eller til Christiania, og da Banen, om alle disse grovere Artikler ganske skulde udelukkes, maaskee vilde komme til at mangle passende Last for de af Hensyn til Passageer- og Postbefordringen i hvert Fald fornødne Train.

Da denne sidste Betænkelighed formeentlig vil bortfalde, eftersom Jernbanen aabnes længere ind i Sverige, og da desuden en gjennemgribende Revision af Taxterne vil fornødiges, saasnart den hele Linie mellem Stockholm og Christiania bliver aabnet, hvilket antages at ville skee senest i 1871, maa jeg saameget mere ansee det rettest indtil Videre at beholde de nugjældende Taxter uforandrede.

Angaaende Forholdet mellem Kongsvingerbanens og Hovedbanens Taxter seer jeg mig ikke istand til at anføre Noget, der i væsentlig Grad kan antages at bidrage til at forandre de forskjellige herom herskende Meninger. Kun maa det bedes erindret, at dette Forhold ikke er bestemt eensidigt; men at det staaer i Forbindelse med de øvrige Vilkaar, paa hvilke man i sin Tid kom overeens om den fælles Drift af begge Baner, og at man derfor ikke kan bedømme det rigtigt uden i Forbindelse med disse Vilkaar. Saaledes havde jo Hovedjernbanens Direction i sit Forslag af 7de September 1861 tilbudt Kongsvingerbanen et Afslag i sin gjældende Fragt af 84 ß for en Vogn Planker, 64 ß for en Vogn Bord, 44 ß for en Vogn Tømmer, 24 ß for en Vogn Brænde og forholdsviis for andet Gods under Forudsætning af at Kongsvingerbanen bidrog til de almindelige Administrationsudgifter i Forhold efter Banernes Længde; Kongsvingerbanens Bestyrelse foretrak imidlertid da at lade Hovedbanen beholde sine Taxter uformindskede, mod at den indgik paa at fordele Administrationsudgifterne efter et for den ugunstigere Forhold, hvorved den antages at ville lide et Tab af ca. 3 400 Spd. aarlig til Fordeel for Kongsvingerbanen. At ville forandre Forholdet mellem Taxterne uden samtidig at forandre Forholdet med Hensyn til Administrationsudgifternes Fordeling, forekommer mig at være ubilligt. Videre bør det erindres, at Kongsvingerbanens Bestyrelse selv foranledigede en Nedsættelse af de af Hovedjernbanens

Direction foreslaaede Taxter for hele Vognladninger, idet den gik ud fra, at Kongsvingerbanen i muligste Grad burde nedsætte Trælasttaxterne, fordi den havde at bestaa Concurence med Vasdraget, og fordi den nærmest var henviist til Trælasttransport, idet Transportbehovet af andre Varer maatte forudsættes at blive ringe, ialfald indtil Banens Forlængelse ind i Sverige. Rigtigheden af denne Betragtningsmaade var indlysende, og har bekræftet sig i den Grad, at Directionen senere har troet at ramme alle Interesser ved at forsøge yderligere Nedsættelser af disse Taxter. — Directionen har jo i det Hele forsøgt at benytte de Taxter, som den antog vilde give det største Nettoudbytte, med andre Ord, den har søgt at tage saa høi Fragtbetaling, som den har troet det gjørligt at faa; at Forholdene for Kongsvingerbanen ere saameget uheldigere, at den ikke kan faa saa høi Fragt som Hovedbanen, er en Mangel som billigviis ikke kan lægges Hovedbanen til Last, eller som af denne kan kræves afhjulpen.

Forholdet mellem Hovedbanens og Kongsvingerbanens Taxt var fra først af 3 Spd. 96 ß : 5 Spd. 24 ß, d. e. 19 : 26 for en Vogn Planker og omtrent det Samme for andet Gods mellem Christiania-Lillestrøm og Lillestrøm-Kongsvinger. Directionen har som anført efterhaanden foreslaaet yderligere Nedsættelse af Taxterne, fordi den antog, at Omstændighederne paabød det for Kongsvingerbanens Vedkommende; da lignende uheldige Omstændigheder ikke vare forhaanden for Hovedbanens Vedkommende, behøvede denne ikke at følge med i Nedsættelser. Ligesaalidt som Kongsvingerbanens Direction har foreslaaet Nedsættelse uden med det Formaal at forhøie Banens Nettoudbytte, ligesaalidt er Kongsvingerbanen berettiget at fordre af Hovedbanen, at denne skal lade sig lede af andre Hensyn.

Angaaende hvilket Forhold, der maaske burde finde Sted mellem Godstaxterne ved begge Baner, naar Hensyn kun tages til disses forskjellige Lethed for Driften samt til de forskjellige Capitaludlæg, skal jeg tillade mig at opstille følgende Beregning.

Der forudsættes, at Kongsvingerbanen havde samme Mængde og Art af Trafik som Hovedbanen, og at den vilde kunne udføre denne Trafik uden anden Forøgelse af Driftsmidlerne end til 45 nye Vogne, d. e. 18,000 Spd., hvorved Banens Capitalconto blev 184,541 Spd. pr. Miil Bane. — Hovedbanens Capitalconto var ved 1867 Aars Udgang 375,873 Spd. pr. Miil. Dens hele Indtægt var 247,406 Spd., hvoraf 74 pCt. for Gods og 26 pCt. for Passagerer og Andet. Til Capitalens Forrentning med 5 pCt. udfordres ved Hovedbanen 18,794 Spd. pr. Miil Bane; heraf maa Godsindtægten give sin Andeel med 74 pCt., d. e. 13,908 Spd. Antal af Centnermiil Gods pr. Miil Bane var 2,393,609, hver Centnermiil Gods har altsaa kostet til Capitalforrentning 0,697 ß. Ved Kongsvingerbanen vilde denne Udgift for den samme Trafik blive $\frac{6828}{2393609}$ Spd. d. e. 0,342 ß.

Udgiften til Locomotivkraften for Driften mellem Christiania og Lillestrøm har efter Gjennemsnit for alle Aar indtil 1867 Aars Udgang været 0,132 ß pr. Centnermiil Vogne med Belastning, altsaa pr. Centnermiil Gods $\frac{68+59}{59} \times 0{,}132$ d. e. 0,284 ß (68 Centner er nemlig Vognens Vægt og 59 Centner Læssets Vægt, Alt i Gjennemsnit af alle Godsvogne). Hvis, som Jernbanedirecteuren formener, Kongsvingerbanens Locomotiver trække i Gjennemsnit $2\frac{1}{2}$ Gange saameget paa sin Bane som Hovedbanens Locomotiver paa sin, saa bliver da Priisforholdet for Drift og Vedligeholdelse af Hovedbanens og Kongsvingerbanens mindre Locomotiver er 164 ß : 144 ß, Locomotivudgiften paa Kongsvingerbanen for at trække 1 Centnermiil Gods $0{,}35 \times 0{,}284$ ß d. e. 0,099 ß.

Skinneslitagen mellem Christiania og Lillestrøm har efter Erfaring fra de første 7 Aar, da ingen større Omlægning af denne Banedeel havde fundet Sted været saadan, at hver Skinne i Gjennemsnit kun har baaret 87 Millioner Centner inden den maatte ombyttes. Sættes Udgiften til Ombytningen til 28 ß pr. Fod Skinne, har altsaa Skinneslitagen pr. Centnermiil Totalvægt været $\frac{16800}{87000000}$ Spd. d. e. 0,023 ß, pr. Centnermiil af Vogne med Last $\frac{87{,}0}{61{,}2} \times 0{,}023$, d. e. 0,033 ß, og pr. Centnermiil Last alene $\frac{68+59}{59} \times 0{,}033$, d. e. 0,071 ß. Antages Skinnerne paa Kongsvingerbanen at kunne bære 9 Millioner Tons, d. e. 180 Millioner Centner inden de alle maa ombyttes, og samme Priis pr. Fod ombyttet Skinne regnes, vil Skinneslitagen der koste pr. Centner Totalvægt 0,0112 ß, og da Forholdet mellem Vognvægten og Totalvægten efter 1867 Aars Drift var $\frac{39{,}43}{51{,}68}$, vil Udgiften pr. Centnermiil Vogn- og Godsvægt blive 0,0147 ß og pr. Centnermiil Gods $0{,}0147 \times \frac{68+59}{59}$, d. e. 0,032 ß. — Slitage af Vognhjulringe har ved Hovedbanen i dens 13 første Driftsaar, d. e. til Udgangen af 1867, kostet $\frac{38592}{415000000}$ Spd. = 0,011 ß pr. Centnermiil Vogne og Gods, altsaa pr. Centnermiil Gods $\frac{127}{59} \times 0{,}011$, d. e. 0,024 ß. Antages denne Slitage at staa i samme Forhold som Skinneslitagen, skulde den ved Kongsvingerbanen udgjøre $\frac{0{,}024}{2{,}22} = 0{,}011$.

De øvrige Udgifter til Vedligeholdelsen af Linien og Vognene ere vistnok forholdsviis noget større ved Hovedbanen end ved Kongsvingerbanen; men denne Forskjel kan vanskelig paavises og maa i hvert Fald antages at være ubetydelig.

Stationsudgifterne maa antages at være eens ved begge Baner, dog med den Undtagelse, at ved Christiania maa de fleste Vogne læssede med Trælast, Kul eller Salt ved Transport med Heste bringes til og fra de private Tomter og Brygger udenfor den egentlige Stationsplads. For dette Extraarbeide, antages passende at burde beregnes 12 Skill. pr. læsset Vogn og Intet for den tomme. I 1867 udgjorde Antallet af Trælastvogne ned og Kul- og Saltvogne op 34,560 Stkr.; heraf antages de $\frac{4}{5}$ at være transporteret udenfor Stationen, altsaa ca. 27,600 Vogne à 12 Skill. er

2760 Spdlr. Fordeles denne Udgift paa samtlige i Driftsaaret kjørte 14,4 Millioner Centnermile Gods, bliver herfor pr. Centnermiil 0,023 Skill. at regne mere paa Hovedbanen end paa Kongsvingerbanen.

Nu udgjorde samtlige Hovedbanens Driftsudgifter i 1867 med Fradrag af Renter 107,292 Spd.; antages at Godstransporten skal bære samme Andeel af Udgifterne som den bidrager til Indtægterne d. e. 74 pCt., bliver altsaa Udgifterne i Anledning Godstransporten 79,396 Spd. eller pr. Centnermiil Gods $\frac{79396}{14449256}$ = 0,659 Skill. Da Driften mellem Christiania og Lillestrøm er kostbarere end mellem Lillestrøm og Eidsvold, navnlig hvad angaar Locomotivudgifter og Skinneslitage, maa ovenstaaende Middeludgift forøges Noget for Stykket Lillestrøm-Christianias Vedkommende, med hvilket Banestykke Kongsvingerbanen i Foranstaaende er sammenlignet. Saaledes falder Locomotivudgiften mellem Christiania og Lillestrøm 0,0163 Skill. og Skinneslitagen 0,008 Skill. pr. Centnermiil Gods større end efter Middeltallet for hele Banen. Den ovenanførte Middeludgift 0,659 Skill. maa derfor for Stykket mellem Christiania og Lillestrøm forøges til 0,683 Skill.

Da Driften paa Kongsvingerbanen ifølge hvad foran er anført maa antages at falde 0,185 + 0,039 + 0,013 + 0,023 = 0,260 Skill. billigere pr. Centnermiil Gods, skulde den altsaa der komme paa 0,423 Skill. Lægges til begge nu Renten af Anlægscapitalen faaes, at ved Hovedbanen mellem Christiania og Lillestrøm skulde Godstaxten være 0,683 + 0,697 = 1,380 Skill. og ved Kongsvingerbanen 0,423 + 0,342 = 0,765 Skill. pr. Centnermiil Gods.

Efter dette skulde, hvis Taxten mellem Christiania og Lillestrøm maa være 2,484 Skill., den mellem Lillestrøm og Kongsvinger være 5,355 Skill. pr. Centner, d. e. 2,155 Gange saa stor.

Nedenstaaende Tabel viser de vigtigste Godstaxter mellem Christiania og Lillestrøm, samt mellem Lillestrøm og Kongsvinger, hvad Taxterne nu ere, hvad de efter Ovenstaaende maatte være, samt hvad de oprindelig vare, forinden nogen Nedsættelse fandt Sted, hvorved mærkes, at Sommertaxterne for hele Vognladninger ere paa Kongsvingerbanen endnu 104 Skilling mindre pr. Vogn end i Tabellen anført.

	Hovedbanens Taxt mellem Christiania og Lillestrøm.		Taxt mellem Lillestrøm og Kongsvinger.					
			Er for Tiden.		Burde kunne være.		Var før Nedsættelse fandt Sted.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
For 1 Vogn Planker, d. e. . . . . 1ste Classe	3	51	4	93	7	46	6	„
- 1 do. Bord, „ . . . . . 2den —	3	20	4	26	6	99	5	„
- 1 do. fiirkantet Tømmer . . . . 3die —	2	102	3	96	6	17	4	60
- 1 do. rundt do. . . . . 4de —	2	64	3	46	5	55	4	„
- 1 do. Brænde, Gjødning, Kul . . 5te —	1	108	2	62	4	11	3	„
- 1 Centner Gods af . . . . . 1ste —	„	6	„	20	„	13	„	20
- 1 do. do. „ . . . . . 2den —	„	6	„	13	„	13	„	13
- 1 do. do. „ . . . . . 3die —	„	5	„	10	„	11	„	10
- 1 do. do. „ . . . . . 4de —	„	4	„	8	„	8½	„	8
- 1 Tønde do. „ . . . . . 1ste —	„	12	„	24	„	26	„	24
- 1 do. do. „ . . . . . 2den —	„	8	„	16	„	17½	„	16

Hvad angaar Jernbanedirecteurens Ytringer i Anledning Contracten om Hovedbanens Overtagelse af Drift- og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne, bemærkes, at jeg ikke tror der med Billighed kan klages over den Maade, paa hvilken denne Vedligeholdelse hidtil har fundet Sted, idet der i denne Henseende ingensomhelst Forskjel er gjort mellem begge Baners Driftsmidler. Overmaling af Godsvogne er i Regelen ikke foretaget, med mindre disse af andre Grunde ere utjenstdygtige og derfor indtagne til Reparation; at tage brugbare Vogne ud af Trafikken blot for at overmales er ikke befundet fordeelagtigt for nogen af Banerne, saa meget mindre som denne Overmaling ikke ansees at bidrage synderligt til Vognenes Conservation, eftersom det er Slitage langt mere end Climatets Virkninger, der bidrager til Vognenes Forringelse. Da desuden Contracten herom bestemmer, at ved dens Ophør skal Hovedbanen istandsætte efter Skjøn hvad Driftsmidlerne mangle paa god og brugbar Stand, ansees Kongsvingerbanen i denne Henseende tilstrækkelig betrygget. Tænker man sig paa den anden Side Contracten vedvarende i et længere Tidsrum, vil Hovedbanen faa at ombygge fra Nyt af mange Vogne, uden særskilt Godtgjørelse, og forsaavidt denne Ombygning kunde tænkes indskrænket ved hyppig Maling, lider den altsaa selv Skaden ved Forsømmelse i denne Henseende, medens Kongsvingerbanen har Fordelen af at faa sine Vogne benyttede fremfor at henstaa under Reparation.

Det bør maaskee i denne Forbindelse ikke undlades at nævnes, at Hovedbanen udfører adskillige Forbedringer ved Driftsmidlerne, hvorfor den tilkom særskilt Godtgjørelse, uden at den dog derfor har beregnet Noget, og uden at den deraf har nogen Fordeel ved ringere Vedligeholdelses-

udgifter. Hertil kan henregnes Passagervognenes Forsyning med Drikkevand, bedre Belysning i 2den Plads Coupéerne og Gardiner i disse. Forøvrigt maa det og bemærkes, at de Forbedringer, Hovedbanen har indført, hvorved der er sparet i Udgift ogsaa er kommet Kongsvingerbanen tilgode, forsaavidt at Vedligeholdelsespriserne desformedelst have kunnet reduceres.

Prisen, som Hovedbanen beregner pr. Locomotiv- og Vognmiil fra 1ste Januar d. A., maa jeg ansee passende og billig, og antages det, at den ikke vilde falde saa billig, om Kongsvingerbanen overtog Driften og Vedligeholdelsen for egen Regning. Fraregnes nemlig den Udgift pr. Locomotivmiil, som ifølge Skrivelsen fra Hovedbanens Direction af 1ste Marts d. A. medgaar til Renter, Assurance og Vedligeholdelse, d. e. 27 ß pr. Locomotivmiil, bliver Betalingen for den egentlige Drift og Vedligeholdelse 1 Spd. pr. Miil for de 7 smaa Maskiner, 1 Spd. 17 ß for Locomotiv No. 19 og 1 Spd. 59 ß for Locomotiv No. 20. Ved Throndhjemsbanen var den samme Udgift i Middeltal for Aarene 1866 og 1867 — 119 ß pr. Miil, uagtet disse Maskiner kun have en Gjennemsnitsvægt af 15¾ Tons og Drivhjultryk af 11¾ Tons, hvorimod ved Kongsvingerbanens 7 smaa Maskiner Gjennemsnitsvægten udgjør 27 Tons og Drivhjultrykket i Middel 15 Tons. Ved Hamarbanen, hvor Maskinvægten er 15 og Drivhjultrykket 11 Tons, udgjorde Udgiften pr. Miil i 1866 og 67 — 103 ß. Det sees saaledes, at naar Hensyn tages til de forskjellige Vægter og Drivhjultryk, faar Kongsvingerbanen en meget billigere Drift og Vedligeholdelse af sine Locomotiver end de 2de nævnte Baner; ved Drammensbanen ere Forholdene endnu for nye til med Nytte at kunne komme i Sammenligning.

Angaaende de svenske Locomotiver oplyses, at ifølge den svenske Driftsberetning for 1867 udgjør Vægten af sammes 93 Locomotiver med Tendere i Gjennemsnit 770 norske Centner for hvert, hvorimod Vægten af No. 19 med Tender udgjør 750 Centner og af No. 20 840 Centner. Forholdt Udgifterne sig som Vægterne, skulde No. 19 koste 1 Spd. 10 ß og No. 20 1 Spd. 24 ß pr. Miil, altsaa af Hovedbanen beregnet respective 7 og 35 ß formeget pr. Miil; men da man ikke er sikker paa at Udgifterne bogføres aldeles eens i Sverige og her, er Sammenligningen i sig selv ikke at tillægge særdeles Vægt; sandsynligt maa det ansees, at der i Sverige føres forholdsviis mindre til Udgift paa Locomotiverne end her; thi det maatte ellers synes uforklarligt, at i Throndhjem koster et 315 Centners Locomotiv 119 ß, medens i Sverige et 770 Centners kun skulde koste 132 ß; skulde Udgifterne her antages at staa i Forhold som Vægterne, maatte Throndhjemsbanelocomotivet kun koste 58,6 ß, hvilket er aabenbar altfor lidet.

Angaaende Prisen for Vognenes Drift og Vedligeholdelse bemærkes, at der ifølge ovennævnte Skrivelse fra Hovedbanens Direction er beregnet 0,5 ß pr. Vognmiil for Renter, Assurance etc. samt 1,2 ß for Conducteurer, igjen bliver altsaa 3,3 ß for den egentlige Vedligeholdelse, Smørelse etc.; denne Udgift var i 1866 og 67 ved Hamarbanen i Gjennemsnit 3,87 ß og ved Throndhjemsbanen 2,2, hvorved dog maa erindres, at denne er 2 Aar yngre end Hamarbanen. Efter den svenske Driftsberetning for 1867 sees de tilsvarende Udgifter der at have udgjort 3 ß pr. svensk Vognmiil eller nær 3,2 ß pr. norsk Vognmiil.

Mod den Maade, paa hvilken Hovedbanen ved de foretagne Revisioner af Contractpriserne er gaaet frem efter Erfaringer fra Fælledsdriften, antager jeg, der ikke kan gjøres Indsigelse af nogen Betydenhed, hvilket ogsaa den i sin Tid nedsatte Commission har erkjendt. En anden Sag er det derimod, at de ved Revisionerne fundne reducerede Priser ikke ere gjorte gjældende for det forløbne, men først for et kommende Tidsrum. Det havde vistnok efter den hidtil vundne Erfaring været fordelagtigere for Kongsvingerbanen og i det Hele maaskee ogsaa rigtigere efter den tilsigtede Hensigt, om Contracten herom istedetfor at være afsluttet for 3 Aar, kun havde gjældt for 1 Aar ad Gangen med Forpligtelse til Revision af Priserne efter den for hvert Aar vundne Erfaring og Rettelse af Regnskaberne for det forløbne Aar i Overeensstemmelse hermed; men da maatte denne Rettelse have fundet Sted, hvad enten den havde ført til Gevinst eller Tab for Kongsvingerbanen, ligesom denne Bane da særskilt havde maattet blive at debitere for Jernbanefragt af Kul og andre Materialier og Reservestykker mellem Christiania og Lillestrøm; tillige maatte vel da samme Contracts § 7 været forandret saaledes, at begge Baner havde havt lige stor Resico at bære for Uheld ved Materiellet. — Hvorvidt det nu, da Priserne ere saa reducerede, vilde være til Fordeel for Kongsvingerbanen at søge Contractens Litr. C. forandret som ovenantydet, er det vanskeligt paa Forhaand at have nogen sikker Formening om, da det afhænger af de vexlende Priser paa Materiel og Arbeidsløn, og desuden for en væsentlig Deel af, om Driften fremdeles som hidtil finder Sted, uden at der tilstøder noget Uheld af Betydenhed. Skulde imidlertid Departementet finde saadan Forandring ønskelig, synes mig derfor visselig Intet bør være til Hinder fra Hovedbanens Side. Jeg har den specielle Grund til at anbefale dens Iværksættelse, at derved formeentlig opnaaes, at al rimelig Grund til Klage over, at den ene Bane i denne Henseende har eller søges tilvendt Fordele paa den andens Bekostning, saaledes maa bortfalde.

Det samme Gode kunde vel ogsaa opnaaes ved at give det fælleds Værksted med alt Tilbehør af Personale, Materiel, Bygninger og Sidebaner en selvstændig Conto, der blev at debitere med samtlige derhen hørende Udgifter, Renter, Assurance, Vedligeholdelse af Bygninger etc. og Jernbanefragt samt tillige med en vis Andeel af Udgifterne til Direction og Hovedcontor, og at creditere for de forskjellige Arbeider, som udførtes, efter disses Kostende med Materiel og Arbeidsløn. Det Tab eller Gevinst, som Værkstedets Regnskab ved Aarets Forløb maatte udvise, maatte derefter fordeles paa de af Værkstedets udførte forskjellige Arbeider i Forhold efter disses Kostende. Denne Maade antages dog at ville kræve betydeligt mere Contorarbeide og Opsyn i Værkstedet end ellers fornødent, og man er alligevel mere udsat for at begaa Feil, ved at føre et ud-

ført Arbeide eller leveret Materiel paa feilagtig Conto. Den forøgede Udgift til Contoirarbeide, med Tilbehør og Opsyn, antages mindst at burde anslaaes til 500 à 1000 Spd. for Aaret. Der er desuden adskillige Udgifter, som vanskelig lade sig bestemt henføre til det ene eller andet Arbeide, som f. Ex. Vognvisiteurerne og Vognpudserne i Christiania, Lillestrøm, Kongsvinger og Arvika, samt Pressenningmagerne i Christiania med disses Forbrug af Smørelse, Pudsesager og andre Smaasager, ligeledes Kullemperne og Vandpumperne, Jernbanefragten af Kul og andre Forbrugs- eller Reservesager, der om de f. Ex. udleveres i Lillestrøm, skal debiteres efter forskjellig Priis, enten de benyttes af Hoved- eller Kongsvingerbanen. Disse og maaskee flere Udgifter maatte derfor debiteres paa begge Baner fælleds, og fordeles paa en omforenet Maade efter Locomotiv- eller Vognmilenes Antal. Jeg skulde derfor ville foreslaa den førstnævnte Maade som den tjenligste og billigste; kan det imidlertid befrygtes, at Bibeholdelsen af denne Maneer skulde give Paaskud til den Anke, at der ved Hovedbanens Materiel udføres flere eller bedre Arbeider end ved Kongsvingerbanens, tror jeg, hvor ubeføiet en saadan Anke end i sig selv maatte være, det vil være bedre at optage den kostbarere og mere brydsomme Maneer.

Jeg kommer altsaa til det Resultat, at en Forandring af Contractens Litr. C. snarest mulig er ønskelig, hvorimod det med Hensyn til Litr. A. og B. bør henstaa i det Væsentlige uforandret, indtil Forslag fra den svenske Banebestyrelse om Gjennemganesfragtens Ordning efter Banens Aabning til Stockholm er modtaget. Skulde Directionen inden den Tid tro det fordeelagtigt at søge enkelte Taxter forhøiede eller forandrede, vil den desangaaende jo kunne indgaa til Departementet med specielt Forslag. Nu at nedsætte nogen Comitee til yderligere Granskning af de her omhandlede Forholde, som af Jernbanedirecteuren foreslaaet, forekommer temmelig overflødigt, da Sagen vistnok nu er tilstrækkelig belyst fra begge Hold, saa at Departementet derefter maa kunne træffe fornøden endelig Bestemmelse.

Skrivelse af 26de April 1870 fra Departementet for det Indre til Directionen for den norske Hovedjernbane.

Idet man meddeler, at Departementet, overeensstemmende med hvad Jernbanedirecteuren har tilraadet, har overdraget en Commission, bestaaende af Stadshauptmand Schwartz, Grosserer Th. Meyer, Consul Th. J. Heftye samt Lieutenant C. E. Krefting at tage under Overveielse Spørgsmaalet om Kongsvingerbanens fremtidige Forhold, saavel hvad Drift som Bestyrelse angaar, og herover afgive Betænkning, skal man tillade sig at anmode Directionen om, velvilligen at lade Commissionen eller enkelte af dens Medlemmer komme tilhaande de Oplysninger, som til Opfyldelse af dens Hverv maatte begjæres.

Skrivelse af 8de November 1870 fra Directionen for den norske Hovedjernbane til Departementet for det Indre.

Directionen har for Aaret 1869 foretaget en Revision af Beregningen over de Priser, som af Kongsvingerbanen betales til Hovedbanen for Drift og Vedligeholdelse af Locomotiver og Vogne, hvilken Beregning er udført paa samme Maade som ved tidligere Leiligheder og som senest meddelt i Directionens Skrivelse til Departementet af 1ste Marts 1869. Om Resultaterne af denne Revision tillader Directionen sig herved at afgive Underretning.

Af Hovedbanens Driftsberetning for 1869 Pag. 36 sees, at Locomotivmilenes Antal tilsammen udgjør . . 53 263.

Efter de i Kongsvingerbanens Driftsberetning for 1869 Pag. 45 opgivne Locomotiv-Vægter og Drivhjultryk beregnes samtlige

Locomotiv-Centnermile til	36 475 640.
og do. Drivhjul-Centnermile til	18 918 012.

Af Hovedbanens Driftsberetning Pag. 42 sees, at der er medgaaet:

A. Til Locomotivernes Istandholdelse . . .			20 245 Spd.
B. „ Forbrugsgjenstande for Driften . . .			33 140 —
C. „ Driftspersonale . . .	13 309 Spd.		
„ Contoirudgifter . . .	1 866 —		
Lateris	15 175 Spd.		53 385 Spd.

	Spd.	Spd.
Transport	15 175	53 385
Hertil kommer:		
1. Renter og Assurance af Værkstedets Bygninger og Maskiner. 6 pCt. af $\frac{5}{6}$ × 45 490 Spd. ca.	2 280	
2. Renter og Assurance af Beholdninger. Beholdningerne iberegnet Kul udgjorde $\frac{31}{12}$ 69 = 51 200 Spd. og $\frac{31}{12}$ 68 = 64 300 Spd., i Gjennemsnit altsaa ca. 57 750 Spd. 6 pCt. deraf	3 465	
3. Værdiforringelse af Værkstedets Maskiner, ligesom forhen	500	
4. Til Uniformer for Locomotivpersonalet, som forhen	300	
5. Vedligeholdelse af Værkstedets Bygninger og Tomter . . . 2 300 Spd. Vedligeholdelse af Skinne-		
Lateris 2 300 Spd.	21 720	53 385

	Spd.	Spd.	Spd.
Transport	2 300	21 720	53 385
gange, som forhen	360		
	2 660		
Heraf $\frac{5}{6}$ gjør		2 217	
			23 937

Fra Udgiftsposten A. bør for Administration ifølge Pag. 12 drages 3 516 Spd., hvoraf de $\frac{2}{3}$ bør gaa over til Litr. C. og $\frac{1}{3}$ til Udgifter under Vogndepartementet. Endvidere maa fra A. drages 1 140 Spd., som er anvendt til Ombygning af Hovedbanens Locomotiv No. 7. Med disse Rettelser bliver Udgifterne:

Til Litr. A.	15 589	Spd.
- - B.	33 140	—
- - C.	26 281	—

og have altsaa udgjort:

$\frac{15589}{36475640}$ Spd. = 0,0513 ß pr. Locomotiv-Centnermiil,
$\frac{33140}{18918012}$ — = 0,2102 - - Drivhjul-Centnermiil,
$\frac{26281}{53263}$ — = 59,2 - - Locomotivmiil.

Altsaa for Kongsvingerbanens Locomotiver:

No. 13, 14 og 18 = 460 × 0,0513 + 336 × 0,2102 + 59,2 = 23,6 + 70,6 + 59,2 = 153,4 ß pr. Locomotivmiil.
15, 16 og 17 = 595 × 0,0513 + 271 × 0,2102 + 59,2 = 30,5 + 56,9 + 59,2 = 146,6 - - —
19 = 750 × 0,0513 + 338 × 0,2102 + 59,2 = 38,5 + 71,0 + 59,2 = 168,7 - - —
20 = 840 × 0,0513 + 513 × 0,2102 + 59,2 = 43,1 + 107,8 + 59,2 = 210,1 - - —
21 = 660 × 0,0513 + 273 × 0,2102 + 59,2 = 33,9 + 57,4 + 59,2 — 150,5 - - —

Fordeles Udgiftsposten Litr. C. efter Locomotivernes istedetfor Locomotivmilenes Antal, falder paa Kongsvingerbanen $\frac{9}{21}$ × 26 281 = 11 263 Spd., d. e. pr. Miil af Kongsvingerbanens Locomotiver 54,4 ß d. e. 4,8 ß, mindre end under den første Forudsætning.

Naar ligesom tidligere denne Forskjel halveres, en yderderligere Reduction af 2 ß pr. Locomotivmiil regnes og Afrunding til nærmeste lige Antal Skillinger finder Sted, skulde Prisen efter Erfaringerne fra 1869 altsaa blive:

For No. 13, 14 og 18	= 150 ß;	den beregnes nu til	150 ß
- - 15, 16 og 17	= 142 - -	— - -	144 -
- - 19	= 164 - -	— - -	164 -
- - 20	= 206 - -	— - -	206 -
- - 21	= 146 - -	— - -	144 -

En Udgiftspost under Litr. C., som under de foregaaende Revisioner ikke er beregnet, bør dog ogsaa medtages, nemlig Renterne af Værkstedstomtens Værdi med de paa samme værende Skinnegange, Sporskifter, Crossings og Dreieskiver. Værkstedstomten i Christiania udgjør ca. 36 Maal, hvilket à 36 ß pr. □ Alen udgjør . 27 000 Spd.
Hertil kommer for ca. 6 000 løbende Fod Skinnegange med Tilbehør . . . . . 15 000 —

Er 42 000 Spd.

5 pCt. Rente deraf udgjør 2 100 Spd., hvoraf $\frac{5}{6}$ regnes at vedkomme Locomotivdepartementet og $\frac{1}{6}$ Vogndepartementet, altsaa til førstnævnte 1 750 Spd. Dette Beløb fordeelt paa de 53 263 Locomotivmile giver pr. Miil 3,9 ß, hvilket altsaa skulde tillægges de ovenanførte Priser.

Udgifterne til Vedligeholdelse og Drift af Vogne udgjorde ifølge Hovedbanens Driftsberetning Pag. 2 28 878 Spd.

Hertil kommer:		
1. Renter og Assurance af Værkstedets Bygninger 6 pCt. af 7,490 Spd.	449	—
2. Renter og Assurance af Beholdninger vedkommende Vogndepartementet. Disse udgjorde $\frac{31}{12}$ 68 = 28 646 Spd. og $\frac{31}{12}$ 69 = 14 559 Spd. 6 pCt. af Middeltallet udgjør	1 296	—
3. Vedligeholdelse af Bygninger og Tomter med Sidebaner $\frac{1}{6}$ af 2 660 Spd. . . .	444	—
4. Lønning til Conducteurer — See Pag. 11 —	7 664	—
5. Uniformer til do.	583	—
6. Til Administration $\frac{1}{3}$ af 3 516 Spd. — See Pag. 12 —	1 172	—
Tilsammen	40 486	Spd.
Herfra gaar som anvendt til Bygning af nye Vogne for Hovedbanen	4 879	—
Igjen	35 607	Spd.

Da Vognmilenes Antal ifølge Pag. 44 have udgjort 782 456 Mile, bliver altsaa Udgiften pr. Vognmiil 5,46 ß. Som bekjendt beregnes der kun siden 1ste Januar 1869 5 ß pr. Vognmiil.

Beregnes Priserne efter hvad der er ført til Udgift paa hver af Banernes Driftsmidler faaes:

A. For Locomotiverne (24 852 Mile).

Ifølge Hovedbanens Driftsberetning for 1869 have Udgifterne til Kongsvingerbanens Locomotiver alene udgjort 20 822 Spd., d. e. pr. Locomotivmiil . . „ Spd. 100,5 ß

Udgifter fælles for begge Baners Locomotiver udgjorde ifølge samme Driftsberetning . . . . . 9 749 Spd.

Hertil kommer, som forhen beregnet, til Renter, Assurance m. M. . . . . 8 762 —

Endvidere Rente af Grundens og Skinnegangenes Værdi 1 750 —

Er. 20 261 Spd.

Dette Beløb fordelt paa samtlige 53 263 Locomotivmile giver pr. Miil . . . . . „ — 45,6 -

Hertil lægges ligesom forhen for Fragt af Kul fra Christiania til Lillestrøm . . . „ — 4 -

Altsaa tilsammen Udgift pr. Locomotivmiil 1 Spd. 30,1 ß

B. For Vognene (317 519 Mile).

Ifølge Pag. 45 af ovennævnte Driftsberetning vare Udgifterne til Vedligeholdelse af

Kongsvingerbanens Vogne alene 5 293 Spd., d. e. pr. Vognmiil . . . . . 1,71 ß

Fællesudgifterne udgjorde . . . 7 195 Spd.

Hertil kommer, som forhen beregnet, til Renter og Assurance etc. . . 11 608 —

Endvidere Renter af Grundens og Skinnegangenes Værdi . . . . . 350 —

Er. 19 153 Spd.

Dette Beløb fordelt paa samtlige 782 456 Vognmile giver pr. Miil . . . . . 2,94 -

Altsaa tilsammen Udgift pr. Vognmiil . . . 4,65 ß

Ved denne Beregningsmaade for Locomotiver og Vogne bemærkes dog, at Intet er beregnet for Fragt mellem Christiania og Lillestrøm undtagen for Kullenes Vedkommende, og at ingen Andeel af Hovedcontoirets Udgifter er beregnet for den øverste Administration af Værkstedets Materialanskaffelser og øvrige Anliggender.

C. Angaaende Nedsættelse af Fragt for Brænde til Christiania.

Skrivelse af 28de Marts 1870 fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Som det Kongelige Departement bekjendt, blev i Directionsmødet den 22de Novbr. 1869 besluttet at give Brænde samme Moderation i Jernbanefragt, som tidligere var tilstaaet Trækul og Reenmos, nemlig at der til Fragt af samme tillades benyttet Hovedbanens høie 18 Fods Kassevogne, uden at derfor beregnedes den brugelige 50 pCt. forhøiede Taxt. Hvad der nærmest bidrog til at saadan Beslutning fattedes, var den Betragtning, at de smaa Kassevogne fuldlæssede med almindeligt Brænde ikke gav større Belastning end ca. 70 Centner pr. Vogn, medens de meget godt kunne bære 110 Centner, og at saaledes Fragten for Brænde efter Vægt, factisk var dyrere end for forskjellige andre Varesorter f. Ex. Steenkul, paa samme Tid som de fattige Skovdistricter besværede sig over, at Skovene ikke behørigen kunde nyttiggjøres, paa Grund af, at Brændefragten var for høi i Forhold til Varens Værdi.

Da Hovedbanen kun har 20 store Kassevogne og Kongsvingerbanen ingen, maatte det forudsees, at Efterspørgselen efter Vogne til Brændetransport ikke kunde tilfredsstilles, med mindre der gjordes et tilsvarende Afslag i Fragten for Brænde i de smaa Vogne, hvorfor Hovedbanens Direction i Mødet den 29de November besluttede at tilstaa saadant Afslag for Brændetransporten paa Hovedbanen til Christiania. Uagtet derved de store Vogne bleve disponible til Konsvingerbanens udelukkende Brug, er Vognantallet dog ikke tilstrækkeligt for Behovet, hvorfor enkelte Afsendere nødes til enten at betale den ulige høiere Fragt for Brugen af de smaa Vogne, eller og til ganske at afstaae fra en ellers eller kun for Enkelte mulig Bedrift.

Directionen antager ikke, at dette Misforhold for Tiden bør søges afhjulpet ved Anskaffelsen af nye Kassevogne passende til Brændetransport — eftersom de smaa Vogne forfalde i den Grad, at Træværket maa ombygges, bør det dog haves for Øie, at de gjøres ligesaa rummelige som de nuværende store —, og seer derfor intet andet Middel dertil, end at der for Kongsvingerbanen besluttedes en lignende Nedsættelse som ved Hovedbanen, nemlig at den nugjældende Vintertaxt for Brænde nedsættes med $\frac{1}{3}$, naar Fragten skeer i de smaa Vogne; Sommertaxten er saa lav, at denne ikke antages at burde nedsættes, hvorimod den for Brændes Ved-

kommende ganske kan ophæves, saaledes at Taxten herfor bliver eens for hele Aaret. Kongsvingerbanens Andeel af 1 Vogn Brænde, f. Ex. fra Magnor er nu 3 Spd. 6 ß om Vinteren og 1 Spd. 116 ß om Sommeren; med den foreslaaede Forandring vilde den blive eens for hele Aaret, nemlig for de store Vogne 3 Spd. 6 ß pr. Vogn og for de smaa Vogne 2 Spd. 4 ß pr. Vogn.

Directionen tillader sig saaledes at foreslaa, at Kongsvingerbanens Andeel for Fragt af Brænde til Christiania fastsættes at være eens for hele Aaret, nemlig:

a. Naar de store Kassevogne benyttes, bliver Taxten hele Aaret gjennem lig den nugjældende Vintertaxt.
b. Naar de smaa Kassevogne benyttes, bliver Taxten hele Aaret gjennem lig $\frac{2}{3}$ af den nugjældende Vintertaxt.

D. Angaaende Opførelse af Locomotivhuse paa Kongsvinger og Charlottenberg.

(See Kongsvingerbanens Driftsberetning for 1868 Pag. 56).

Skrivelse af 30te April 1870 med 3 Bilage fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Under 12te August 1868 androg Directionen om Tilladelse til at lade opføre et passende Locomotivhuus paa Kongsvinger Station, bestemt til at rumme 7 Locomotiver med Tendere, og calculeret at koste ca. 4 000 Spd. I Skrivelse af 11te September s. A. anmodede det Kongelige Departement Directionen om paany at udtale sig om Sagen i Anledning de af Jernbanedirecteuren vakte Betænkeligheder ved samme. Aarstiden var imidlertid da saa langt fremskreden, at det ansaaes uhensigtsmæssigt at søge noget Anlæg fuldført før Vinteren, og Directionen havde derfor ingen anden Udvei, end at bekoste dobbelt Bordklædning med Mellemfyld paa det provisoriske Skuur, anbringe Ovne i samme, og at disponere en Deel af det for Linieingenieurens Behov opførte Arbeidshuus til Anbringelse af Smedie og Oplagsrum for Locomotivingenieuren. Hermed har man ogsaa hjulpet sig den sidstforløbne Vinter, men dog kun paa en høist utilfredsstillende Maade, idet Rummet fremdeles er, som i Directionens ovennævnte Skrivelse forklaret, forlidet og iøvrigt uskikket til sin Bestemmelse; man har saaledes i den sidste Vinter været nødsaget at kuple 1 à 2 Tendere fra Maskinerne, og at lade de første staa ude, for dog at faa de sidste under Tag; ligesaa har man maattet benytte det nye Skuur, der var bestemt udelukkende for Reservevogne, til Opbevaring næsten stadigen for et Locomotiv. Behovet for et nyt Locomotivhuus er derfor ligestort nu som i 1868.

Angaaende Valg af Tomt for samme, er Ingenieuren paalagt at indkomme med fornyet Betænkning i Forbindelse med Udkast til Plan for en fremtidig mulig Udvidelse saavel af Locomotiv- som Værkstedsrum, og tillader Directionen sig nu at vedlægge, foruden det oprindelige Forslag af 21de Juli 1868 med Tegninger og Bilage, tillige Ingenieurens Erklæring af 21de September 1868 med tilhørende Kart samt hans fornyede Erklæring af 27de Marts d. A. med Forslag og Overslag, med Kart og Tegning til en noget udvidet Bygning, og med Antydning til, hvorledes fremtidig Udvidelse af Bygningerne kan foretages. Det vil bemærkes, at den nye Bygning er foreslaaet 181 Fod lang og 35 Fod bred indvendig og calculeret til 3 700 Spd., hvorimod den oprindelig foreslaaede kun var 170 Fod lang og 33 Fod bred og calculeret til 3 000 Spd.; denne Udvidelse er hovedsagelig foranlediget derved, at det ansees ønskeligt at have et Rum for Førerpersonalet og et eget Rum for Smedie. Det vil ligeledes bemærkes, at Husets Placement nu foreslaaes paralelt med Skinnegangen saaledes som af Hovedbanens Locomotivingenieur oprindelig anseet fornødent, selvfølgelig paa Grund af det Hensyn, han antog der burde tages til den fordelagtigste Benyttelse af Tomten for fremtidige mulige Udvidelser.

Af de 3 af Ingenieuren i Forslag bragte Tomter, troer Directionen at den oprindelig foreslaaede, beliggende mellem Linien og Elven, bør gives Fortrinnet; Lastepladsen ved Nord er nemlig, foruden at den falder nær lige saa kostbar, mindre hensigtsmæssig paa Grund af dens lange Afstand fra Stationen, der foranlediger unødigt Tidstab og Slitage, og Lastepladsen paa Stationen kan ikke undværes for den nærværende, endmindre for en fremtidig voxende Trafik.

Directionen tillader sig derfor at foreslaa, at der nu opføres et Locomotivhuus overeensstemmende med det nye Forslag og Tegning paa den oprindelig foreslaaede Tomt, hvilket med Iberegning af fornøden Planering, Skinnegange og Fyrgruber foran Huset er calculeret at ville koste 5 965 Spd.

Foruden dette Anlæg vil der fra den Tid, den svenske nordvestre Stambane bliver aabnet, d. e. antageligt senest til Eftersommeren næste Aar, udfordres Husrum for 1 à 2 Locomotiver i Charlottenberg. Den svenske Jernbanebestyrelse har nemlig underrettet om, at den da selv har Brug for sit derværende Locomotivhuus, og henstillet til Directionen at lade opføre Huus for de norske Locomotiver, som ønskes stationerede der, hvortil den har anviist passende

Tomt, saavidt forstaaet afgiftsfrit. Da begge Baners Trainmateriel for Fremtiden vil komme til at skiftes paa Charlottenberg, er Nødvendigheden af Husrum der for Locomotive, og Vogne indlysende. Hvad Rum for Vognene angaar, antages det indtil Videre overflødigt dertil at opføre noget eget Huus, da Platformen og Skinnegangene foran Stationshuset vil blive overbygget, saa at Vognene der kunne staa under Tag, hvilket derimod ikke kan lade sig gjøre for Locomotivernes Vedkommende af forskjellige Grunde.

Directionen maa derfor ogsaa tillade sig at foreslaa, at det i Ingenieurens forannævnte Skrivelse omhandlede Locomotivhuus paa Charlottenberg, maa blive at opføre i indeværende eller tidlig i næste Aar, overeensstemmende med vedlagte hans Tegning og Overslag, efter hvilke Omkostningerne antages at ville andrage til 1 930 Spd.

Hvad angaar Tilveiebringelsen af disse Beløb, tilsammen 7 895 Spd., kan Directionen ikke tiibageholde den Formening, at det retteligst burde udredes af det til Jernbanens Anlæg Bevilgede. Directionen gaar nemlig ud fra, at et i oeconomisk Henseende forøvrigt berettiget Jernbaneanlæg ikke kan ansees at være fuldfærdigt, med mindre det er udstyret med Driftsmidler, Stationsrum og Bygninger i saadan Udstrækning som behøves for at kunne udføre en saavidt stor Trafik, som udfordres for at kunne give et Driftsoverskud, tilstrækkeligt til Capitalens Forrentning. Denne Fordring er for Jernbaneanlægget mellem Lillestrøm og Rigsgrændsen saa langt fra skeet Fyldest, at der allerede i Jernbanens 2det Driftsaar maatte anvendes 3 184 Spd. 11½ ß af Driftsoverskuddet til Udvidelse af forskjellige Stationspladse mellem Lillestrøm og Kongsvinger, ligesom der til lignende Udvidelser ovenfor og til forskjellige Bygninger forøvrigt i de følgende Aar er betalt af Driftsoverskuddet yderligere 3 403 Spd. 93½ ß samt skrevet paa Capitalconto, d. e. laant, 2 994 Spd. 102 ß; hertil kommer endvidere et ifølge Kongelig Resolution af 31te Juli 1869 optaget Laan af 30 789 Spd. 18 ß til Anskaffelse af flere Driftsmidler. At specielt det for Anlæggets Regning leverede Husrum til Underbringelse af Locomotiver og Passagervogne for den 10,2 Mile lange Jernbane mellem Lillestrøm og Rigsgrændsen var for indskrænket vil være indlysende, da der til Locomotiver kun fandtes Plads for 5 Stykker i Lillestrøm og 2 i Kongsvinger, og til Vogne kun Plads for 6 Stykker i Lillestrøm, hvortil senere er leveret Plads for 4 Stykker i Kongsvinger, medens Antallet af Locomotiver for Tiden er 9 Stykker og af Passageervogne 36 Stykker, hvilket Antal ingenlunde kan ansees for stort for Jernbanens eget Behov, d. e. efter at den svenske Bane selv overtager at holde Driftsmidler til Stykket mellem Grændsen og Arvika. Hidtil har man benyttet Plads for 1 Locomotiv og 4 Vogne i Arvika eller Charlottenberg, men dette ophører selvfølgelig fra ovenantydede Tid af.

Jernbanens Driftsudbytte bliver desuden, som det Kongelige Departement bekjendt, stærkt betynget ved Udgifterne til Ombygningen af Fetsundbroen og de øvrige Træbroer, eftersom disse forfalde. — Til førstnævnte Bro alene er allerede af Udbyttet foreslaaet udbetalt 10 712 Spd. 44 ß, medens et lignende Beløb vil blive foreslaaet anvendt til kommende Aar —; Directionen tror det derfor saameget mindre berettiget at belaste Udbyttet med den her omhandlede Udgift, der aabenbar ikke hører til Vedligeholdelsen af den oprindelige Capitalværdi.

Skulde imidlertid det Kongelige Departementet ikke kunne bifalde eller bevirke, at det nu omhandlede Beløb udredes af Anlægget, seer Directionen ingen anden Udvei end at tilveiebringe Beløbet ved Laan, hvorfor den isaafald maa andrage om Samtykke til at opføre det paa Jernbanens Capitalconto.

Bilag 1.

Skrivelse af 21de Juli 1868 fra Kongsvingerbanens Ingenieur med Overslag til et nyt Locotivhuus paa Kongsvinger Station.

Ifølge den ærede Directions Anmodning tillader jeg mig herved at oversende Overslag til Opførelse af et Locomotivhuus, 170 Fod langt, 33 Fod bredt, paa Kongsvinger. Huset er tænkt opført af Muursteen efter medfølgende Tegning og lagt ligeoverfor Kulhuset, som paa medfølgende Plan angivet. En hensigtsmæssigere Plads haves ikke saa nær Stationen, naar man ikke vil borttage noget af selve Lastepladsen. Paa samme Side hvorpaa Kulhuset ligger, vilde udfordres meget Fyld.

Det vilde være forholdsviis billigst at expropriere hele det Stykke, hvoraf Locomotivhuset kommer til at optage en Deel, mellem Linien og Elven, thi derved vil spares Vedligeholdelse af Gjærde og 1 Overgang. Expropriationen vil antagelig koste:

For 9,0 Maal Jord à 50 Spd.	= 450 Spd.		
„ 5 „ Fjeld à 3 —	= 15 —		
		465 Spd.	
Spares Vedligeholdelse af 1 200 løbende Fod Gjærde samt en Overgang, capitaliseret		120 —	
		345 Spd.	

Overslag til et nyt Locomotivhuus paa Kongsvinger Station.

Huset.			
Gravning 1 000 C. Alen à 4 ß	33 Spd.	40 ß	
Graastensmuur 1 100 C. Al. à 48 ß	440 —	„ -	
12" Bjælker 600 løb. Alen à 24 ß	120 —	„ -	
6 Alen × 10" Tværbj. 30 Stkr. à 60 ß . . .	15 —	„ -	
Bordgulv 710 □ Alen à 8 ß	47 —	40 -	
Opmurt 75 000 Steen à 6 Spd. pr. 1 000 . . .	450 —	„ -	
Muring af 1 000 □ Alen à 20 ß	166 —	80 -	
200 Tdr. Kalk à 76 ß . .	126 —	80 -	
1 000 Tdr. Sand à 8 ß .	66 —	80 -	
19 Stkr. Jernvinduer à 10 Spd.	190 —	„ -	
912 Stkr. Glasruder à 8 ß	60 —	96 -	
4 Porte à 25 Spd. . . .	100 —	„ -	
Tag, pr. Spand 40 Al. Tømmer à 18 Spand = 720 løb. Alen à 16 ß . .	96 —	„ -	
Jern, 15 Alen à 18 Spand = 270 Alen à 60 ß .	135 —	„ -	
Aaser, 16 Stkr. à 86 Alen = 1 376 Alen à 8 ß	91 —	88 -	
Bolter, 36 Stkr. à 24 ß .	7 —	24 -	
Bordtag med Lægtning 1 960 □ Alen à 10 ß . .	163 —	40 -	
Lateris.	2 309 Spd.	88 ß	
Transport.	2 309 Spd.	88 ß	
Rød Tagsteen, 1 960 □ Alen à 15 ß	245 —	„ -	
Vandledning, 400 løb. Fod 2" Rør à 20 ß . . .	66 —	80 -	
Lægning af 400 løb. Fod à 6 ß	20 —	„ -	
2" Slanger, 50 løb. Fod à 24 ß	10 —	„ -	
Kraner, Kuplinger, Straalerør etc.	25 —	„ -	
Rør til Vandafløb 400 løb. Fod à 14 ß	46 —	80 -	
Lægning af 400 løb. Fod med Gravning à 8 ß .	26 —	80 -	
Arbeide i Vandstationen med Indskjødning	25 —	„ -	
3 Ovne à 25 Spd. . . .	75 —	„ -	
8 Røgrør à 5 Spd. . . .	40 —	„ -	
Indredning i Smedie og andre Udgifter	110 —	32 -	
			3 000 Spd. „ ß
Sporene.			
400 løb. Fod (uden Udgift til Skinner) à 80 ß .	266 Spd.	80 -	
2 Points	122 —	„ -	
2 Crossings	86 —	„ -	
			474 — 80 -
Grunden.			
4,5 Maal Jord à 50 Spd.			225 — „ -
			3 699 Spd. 80 ß

Bilag 2.

Kongsvingerbanens Ingenieurs Erklæring, dateret 21de September 1868.

I Forbindelse med tidligere Forslag til Opførelse af et Locomotivhuus paa Kongsvinger, tillader jeg mig herved at oversende et fuldstændigere Kart over Kongsvinger Station samt Strækningen til og med Nordsengen.

At planere hele den mellem Linien og Elven liggende Tomt, paa hvis vestre Deel Locomotivhuset tænktes opført, kan der vel neppe være Tale om, da man maatte bortsprænge omtrent 1 400 Cubikfavne Fjeld, som her er af saadan Natur, at det er ualmindeligt vanskeligt at sprænge. For den øvrige Tomts Vedkommende er der lidet Planeringsarbeide nødvendigt, og Grundens Beskaffenhed vil ikke mere end de fleste Steder ellers vanskeliggjøre Opførelsen af Bygninger ligetil Kanten af Elvebakken; kun maa denne da beskyttes omhyggeligt. Med en Udgift af omtrent 300 Speciedaler vil man kunne faa Huset lagt parallel med Skinnegangen og saa nær denne, som man ønsker.

Skal imidlertid Tomten være saaledes, at den kan afgive Plads nok til Locomotivhusets Udvidelse, til muligens større Værkstedsbygninger, til Sidespor for Vogne, Hjul etc., Plads til Materialier med mere, da vil den først foreslaaede Tomt, uden betydelige Planeringsarbeider, vistnok ikke vise sig rummelig nok. Jeg tillader mig derfor at henlede den ærede Directions Opmærksomhed paa Lastepladsen Nordsengen, hvilken er planeret og af en betydelig Størrelse. Den er rigtignok 2 500 Fod fjernet fra Stationen, men det vil antagelig ikke medføre særdeles Ulempe.

Ligeoverfor den først foreslaaede Tomt paa den anden Side af Linien vil man ogsaa kunne skaffe sig en tilstrækkelig rummelig Plads ved at mure Stikrende over Bækken og anvende den nødvendige Fyld. Dette Arbeide vil antagelig koste mindst 2 000 Speciedaler, en Udgift, som muligens ikke vil være stor i Forhold til det hele Anlæg.

Bilag 3.

Skrivelse af 27de Marts 1870 fra Kongsvingerbanens Ingenieur med Overslag til Opførelse af Locomotivhuse paa Kongsvinger og Charlottenberg Stationer.

Ifølge den ærede Directions Anmodning har jeg undersøgt, hvilken Tomt man formeentlig bør vælge for et nyt opførendes Locomotivhuus for Kongsvinger Station, naar tilbørligt Hensyn skal tages til fremtidige Udvidelser.

De denne Sag vedkommende, tidligere Skrivelser m. m. tillader jeg mig herved at tilbagesende.

Den i den ærede Directions Skrivelse specielt nævnte Tomt, nemlig den, som indtages af det nuværende Locomotivhuus, vil være stor nok for en saadan Bygning, som for det Første skulde opføres, men til Udvidelser vil denne Tomt fordre saa betydelige Fyldningsarbeider, at den indvundne Plads ikke vil komme til at staa i noget rimeligt Forhold til Udgifterne. Da man desuden maa fylde i Elven, vil Adgangen til Udvidelse rimeligviis blive mere indskrænket, end ønskeligt i Fremtiden.

Man har dernæst 3 Tomter at vælge mellem, nemlig:

1. Lastepladsen ved „Nor."
2. Den nuværende Lasteplads ved Stationen.
3. Den, i tidligere Forslag angaaende samme Sag omhandlede Tomt mellem Linien og Elven strax bortenfor Stationen.

Lastepladsen ved „Nor" vil rimeligviis til alle Tider være stor nok for de nødvendige Locomotivskure, Værksteder etc. Den ligger imidlertid fra 2 til 5 Fod lavere, end Linien og maatte, for Flomvandstandens Skyld, forhøies forat blive tjenlig til den omhandlede Bebyggelse. Til det Locomotivhuus, som for det Første skulde bygges, samt tilhørende Sidespor vil Opfyldningen koste omtrent 500 Spd. Om den største Deel af Tomten i Fremtiden bliver nødvendig, vil Planeringen koste omtrent 2 500 Speciedaler. Denne Lasteplads er 2 500 Fod fjernet fra Kongsvinger Stationshuus.

Den anden af de nævnte Tomter, Lastepladsen ved Stationen, er planeret, og vil i sin nuværende Skikkelse uden Paakostning rimeligviis altid blive stor nok for Locomotivdepartementets Behov. Kun vil det blive nødvendigt, forat faa Spor fra Hovedlinien ind fra begge Sider og forat undgaa stadig Passage af Locomotiver foran Stationshuset og over Indkjørselen til dette, at expropriere et Stykke bortenfor Bækken og fylde en Bank over denne, hvilket antagelig vil koste omtrent 700 Spd.

Til den 3die Tomt, beliggende mellem Linien og Elven strax bortenfor Stationen, udfordres intet Planeringsarbeide forat skaffe Plads nok til den Bygning med Sidespor, hvorom der for det Første er Tale, men til et fuldstændigere Anlæg for Locomotivdepartementet maa det, paa en Deel af Tomten staaende Fjeld, omtrent 1 400 Cubikfavne, bortsprænges. Naar man exproprierer den hele Tomt strax, og herfra tager al den Steen, som efterhaanden maatte tiltrænges til Linien og forskjellige Arbeider, vilde man rimeligviis kunne skaffe bort en betydelig Deel af Fjeldet uden Udgift for Tomtens Skyld. Hvormeget man paa denne Maade vil faa bort, vil naturligt afhænge af, hvor lang Tid, der vil hengaa og hvilke Arbeider der imidlertid vil blive at udføre, inden den hele Tomt maa tages i Brug, men selv om en væsentlig Mængde bliver til Rest, vil Udgiften til Planering muligens ikke betydeligt overstige Omkostningerne ved Opfyldningen af Lastepladsen ved „Nor", og da vil denne sidstnævnte antagelig ikke have noget Fortrin. Den anden Plads er beliggende lige ved Stationen, er isoleret og vil afgive tilstrækkeligt Rum for en betydelig, fremtidig Udvidelse saaledes som antydet paa de tvende Planer, som jeg tillader mig at vedlægge.

Man bør derfor formentlig vælge mellem denne Tomt og Lastepladsen ved Stationen. De kunne blive lige gode, og Afgjørelsen skulde da bero paa, om man, heller end at afgive Lastepladsen, vil resikere at maatte anvende omkring 3 000 Spd. til den andens Planering.

Hvad Formen for det vordende Locomotivhuus angaar, da troer jeg, man først bør bygge omtrent som oprindelig foreslaaet. Jeg tillader mig at oversende ny Tegning til Locomotivhuus, hvilket, for at yde mere Bekvemmelighed og forat skaffe særskilt Rum til Locomotivførerne og til Smedien, er gjort noget større, end det først foreslaaede.

En cirkelformig Bygning til Locomotivstalde har mange Fordele, naar der skal skaffes Plads til mange Maskiner og anvendes, især i den seneste Tid, meget i Udlandet, men, da Locomotiverne ikke kunne komme ud af en saadan Bygning uden ved Hjælp af Dreieskiven, og dennes Beskadigelse derved vil kunne fremkalde Forstyrrelse i Driften, anbefales det at have Rum til Maskiner i en Bygning, hvortil der er Adgang uden Benyttelse af Dreieskiven. Dette vil opnaaes ved den paa medfølgende Kart antydede Plan, men selv om man ikke vil tage Hensyn hertil, saa udfordres der alligevel, om man senere skulde ville opføre et cirkelformigt Locomotivhuus, til et fuldstændigere Anlæg særskilte Værkstedsbygninger, og til en saadan kunde da det først opførte Huus tjene. Dette vil ialfald kunne lægges saaledes, at man ikke afskjærer sig Adgang til senere at vælge mellem forskjellige Arrangements for et fuldstændigt Anlæg. Af denne Grund vil det være nødvendigt strax at anvende omtrent 500 Spd. til Planering.

Dersom man vælger Tomten mellem Linien og Elven og bygger et Locomotivhuus efter medfølgende Tegning og Plan, vil man faa omtrent følgende Udgift:

Locomotivhuset efter medfølgende Overslag	3 700	Spd.
Sidespor 700 l. Fod og 600' Skinner i Huset	900	—
2 Points, 2 Crossings	200	—
Grunden, som før beregnet 465 Spd. og Planering 500 Spd.	965	—
En Grube udenfor Huset for hver Skinnegang	200	—
	5 965	Spd.
og senere efterhaanden	3 000	—

Vælges Lastepladsen ved Stationen, ville Udgifterne blive:

Locomotivhuset	3 700 Spd.
Sidespor 800 l. Fod og 600' Skinner i Huset	1 000 —
2 Points, 2 Crossings	200 —
Expropriation, Bro og Bank over Bækken	700 —
En Grube udenfor Huset for hver Skinnegang	200 —
	5 800 Spd.

Vil man ikke bygge Bank over Bækken samt Sidespor fra den Kant, vil fra de foran opførte . . . 5 800 Spd.
fragaa . . . . . 1 700 —
4 100 Spd.

men maa da, for at man fremdeles indtil Videre skal kunne bruge Lastepladsen, lægges særskildt Sidespor til Locomotivhuset 1 200 l. Fod . . . . . 1 200 —
5 300 Spd.

Sløifes Lastepladsen, vil fra disse . . . 5 300 Spd.
gaa for indkomne 4 000 l. Fod brugte Skinner omtrent . . . . . 1 000 —
4 300 Spd.

Ifølge den ærede Directions Anmodning, tillader jeg mig herved samtidigt at oversende Tegning med Overslag til Opførelse af et Locomotivhuus for 2 Maskiner for Charlottenberg Station. Huset er tænkt 100 Fod langt og 25 Fod bredt udvendigt. Omkostningerne ville blive omtrent:

Locomotivhuset	1 700 Spd.
Skinner med Tilbehør	130 —
Grube udenfor Huset	100 —
	1 930 Spd.

Man bør vistnok bygge af Steen, thi skal et Træhuus forsynes med dobbelte Vægge, hvilket vilde blive nødvendigt for Kuldens Skyld, eller anvender man Laftværk med udvendig Klædning og regner den stadige Vedligeholdelse, Malning m. m., saa bliver det Sidste i Længden ligesaa dyrt, som Steenhuset. Huset er tænkt tækket med Skifer i Lighed med de øvrige Bygninger paa Charlottenberg Station.

Det vilde være ønskeligt, om man kunde formaa den svenske Jernbane til at forestaa Arbeidets Udførelse, da Personalet dersteds, som bedre kjendt med Forholdene, lettere vil kunne faa Alt udført paa billigste Maade.

Overslag til Opførelse af et Locomotivhuus, 184' langt, 38' bredt paa Kongsvinger Station.

Gravning 1 600 C. Al. a 4 ß	53 Spd.	40 ß	
Graasteensmuur 1 300 C. Al. a 48 ß	520	—	- -
Tømmer til Master 600 l. Fod a 20 ß	120	—	- -
Gulv i Gruberne af Muursteen 300 □ Al.	100	—	- -
Opmuur. Muursteen 90 000 Stkr. a 6 Spd. pr. 1 000	540	—	- -
Kalk 240 Tdr. a 76 ß	152	—	- -
Sand 1 000 Tdr. a 8 ß	66	—	80 -
Muring 1 400 □ Al. a 20 ß	233	—	40 -
do. 200 - — - 12 -	20	—	- -
Piber 50 l. Al. a 36 ß	15	—	- -
Ovne af Steen 3 Stkr. a 25 Spd.	75	—	- -
Viuduer 26 Stkr. a 8 Spd.	208	—	- -
do. 2 — - 5 —	10	—	- -
Glasruder 420 Stkr. a 30 ß	105	—	- -
Gulv i Huset 1 600 □ Al.	160	—	- -
Porte, 6 Stkr. a 25 Spd.	150	—	- -
Døre, 2 — - 6 —	12	—	- -
Tag. Pr. Spand, 50 Al. Tømmer × 13 = 650 Al. a 20 ß	108	—	40 -
Jern, 15 Alen × 13 = 195 Alen a 60 ß	97	—	60 -
Aaser, 1 000 Alen a 12 ß	100	—	- -
Lateris	2 846 Spd.	20 ß	
Transport	2 846 Spd.	20 ß	
Bordtag med Lægtning, 2 200 □ Alen a 10 ß	183	—	40 -
Rød Tagsteen 2 200 □ Al. a 15 ß	275	—	- -
Røgrør, 8 Stkr. a 5 Spd.	40	—	- -
Vandledning. 400 l. Fod 2" Rør a 20 ß	66	—	80 -
Lægning, 400 l. Fod a 6 ß	20	—	- -
2 Slanger, 50 — a 24 -	10	—	- -
Kraner, Kuplinger, Straalerør	25	—	- -
Vandafløb, 200 l. Fod a 28 ß	46	—	80 -
Lægning, 200 — a 16 -	26	—	80 -
Arbeide i Vandstationen med Indskjødning	25	—	- -
Indredning i Smedie, Locomotivførerrum og Værksted	135	—	60 -
	3 700 Spd.	- ß	

En Grube udenfor Huset for hver Skinnegang:

Gravning 400 C. Alen	8 Spd.	- ß	
Graasteensmuur 200 Alen	80	—	- -
Tømmer 160 l. Fod	32	—	- -
Vandafløb 200 l. Fod	80	—	- -
	200 Spd.	- ß	

Overslag til Opførelse af et Locomotivhuus, 100' langt, 25' bredt paa Charlottenberg Station.

Gravning 700 C. Al. a 4 ß	23 Spd.	40 ß	
Graasteensmuur 600 C. Al. a 42 ß . .	210 —	-	-
Tømmer til Master 180 l. Fod a 20 ß .	30 —	-	-
Gulv i Gruben, 80 □ Al. a 48 ß . . .	32 —	-	-
Opmuur. Muursteen 67 000 Stkr. a 6 Spd. pr. 1 000	402 —	-	-
Kalk 170 Tdr. a 72 ß . . .	102 —	-	-
Sand 850 — a 8 -	56 —	80	-
Muring 900 □ Al. a 20 ß . .	150 —	-	-
Piber 14 l. Al. a 36 ß	4 —	24	-
Ovn af Steen 1 Stk. a 25 Spd.	25 —	-	-
Vinduer 12 Stkr. a 8 Spd.	96 —	-	-
Glasruder 180 Stkr. a 30 ß	45 —	-	-
Gulv i Huset, 400 □ Al. a 18 ß . . .	60 —	-	-
Porte, 2 Stkr. a 25 Spd.	50 —	-	-
Tag. Pr. Spand, 65' Tømmer × 7 = 455' a 10 ß	37 —	10	-
Lateris	1 323 Spd.	34 ß	

Transport	1 323 Spd.	34 ß	
Aaser 1 000' a 6 ß	50 —	-	-
Jern 90' a 30 ß	22 —	60	-
Bordtag 900 □ Al. a 12 ß . .	90 —	-	-
Skifer 900 — a 16 - . . .	120 —	-	-
Røgrør 3 Stkr. a 5 Spd.	15 —	-	-
Indredning, Vandafløb m. m.	79 —	26	-
	1 700 Spd.	- ß	

Spor og Skinner med Tilbehør	130 Spd.	- ß	
Grube udenfor Huset:			
Gravning 200 C. Al.	4 —	-	-
Graasteensmuur 100 Al.	40 —	-	-
Tømmer 80 l. Fod	16 —	-	-
Vandafløb 100 l. Fod	40 —	-	-
	230 Spd.	- ß	

Skrivelse af 30te April 1871 fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Under 30te April f. A. tillod Directionen sig at andrage om Bemyndigelse til at anvende 7 895 Spd. til Opførelse af Locomotivhuse paa Kongsvinger og Charlottenberg, samt at føre dette Beløb paa Kongsvingerbanens Capitalconto, forsaavidt det ikke kunde tilveiebringes af det til Banens Anlæg Bevilgede.

Angaaende Nødvendigheden af disse Huse antages der ikke at være delte Meninger; den Maade, hvorpaa man hidtil har hjulpet sig paa Kongsvinger, maa ansees uforsvarlig at bibeholde gjennem flere Aar; paa Charlottenberg formenes en lignende Maade end mindre at burde anvendes, blandt Andet paa Grund af de Fordringer, som der fra svensk Side med Billighed kan stilles med Hensyn til et pynteligt Udseende paa Stationen, Sikring mod Ildsvaade og deslige.

Idet Directionen derfor maa tillade sig at gjentage sit ovennævnte Andragende af 30te April f. A., tror den at burde tilføie, at den anseer en snarest mulig Afgjørelse ialfald for Charlottenbergs Vedkommende af Vigtighed, for at man idetmindste der kan have forsvarligt Locomotivhuus færdigt inden førstkommende Høst. — Det bemærkes, at fri Grund, bekvemt beliggende, vil erholdes overladt af den svenske Jernbanestyrelse, og at denne, efter hvad Directionen hidtil har erfaret, helst ønsker, at Huset bygges for norsk Regning. I Tilfælde den skulde være villig til at opføre det for egen Regning og bortleie Rum til den norske Jernbane, vil denne faa Anledning til at vælge, hvad den i saa Henseende finder fordelagtigst, og der kan forsaavidt være Mulighed for, at den foreslaaede Udgift ikke kommer til Anvendelse. — Directionen vil derfor, inden noget Arbeide paabegyndes, erhverve den svenske Styrelses Bestemmelse i denne Anledning, ligesom det ansees rettest, at den norske Bygningsplan forinden Udførelsen forelægges den svenske Styrelse til Vedtagelse. Forsaavidt det som Følge deraf skulde blive Spørgsmaal om at gjøre nogen Forandring i denne, udbedes Bemyndigelse dertil, under Betingelse af, at de beregnede Omkostninger ikke derved væsentlig overskrides.

Angaaende Locomotivhuset paa Kongsvinger tillader Directionen sig at fremsende et Forslag af 13de dennes fra Ingenieuren om Grunderhvervelse dersteds, hvilket Forslag, i Henhold til hvad tidligere er anført, anbefales til Indvilgelse.

Skrivelse af 12te Mai 1871 fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Under D. D. er af den Norske Regjering afgivet underdanigst Indstilling, saalydende:

„At Directionen for Jernbanen fra Lillestrømmen til Rigsgrændsen naadigst bemyndiges til paa Kongsvinger og Charlottenberg Stationer at lade opføre Locomotivhuse i det Væsentlige i Overeensstemmelse med de af Directionen i Forestilling af 30te April 1870 foreslaaede Byggeplaner, med de af Jernbanedirecteuren foreslaaede Forandringer, samt til indtil Videre at postere de dermed forbundne Omkostninger, anslaaede ialt til circa 8 000 Spd. paa Banens Capitalconto."

Hvilket herved foreløbig meddeles i Anledning af Directionens Skrivelse senest under 30te f. M.

Skrivelse af 9de Juni 1871 med Bilag fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

I Forbindelse med Skrivelse af 12te f. M. meddeles, at den norske Regjerings underdanigste Indstilling af samme Dato, angaaende Opførelse af Locomotivhuse ved Kongsvinger og Charlottenberg Stationer m. V., under 27de f. M. naadigst er bifaldt.

De med Directionens Skrivelse af 30te April f. A. modtagne Bilage tilbagesendes, hvorhos følger Gjenpart af den af Jernbanedirecteuren under 18de April d. A. afgivne Betænkning over Sagen, hvori anbefales Forandring i den foreslaaede Plan for Locomotivhuset ved Kongsvinger Station.

Bilag.

Gjenpart af Skrivelse fra Jernbanedirecteuren til Departementet for det Indre, dateret 18de April 1871.

Ved at tilbagesende den mig med det Kongelige Departements Skrivelse af 14de Mai f. A. tilstillede Forestilling fra Kongsvingerbanens Direction med Bilag, betræffende Opførelse af Locomotivhuse ved Kongsvinger og Charlottenberg Stationer, skal jeg med Hensyn til det foreslaaede Locomotivhuus paa det førstnævnte Sted tillade mig at erklære, at da det med ubetydelige Udvidelser, nemlig kun af Tagværket og Endevæggene, vil kunne gives fornøden Bredde til Anbringelse af 3 Spor, bør denne Leilighed til med forholdsviis liden Opofrelse, at imødegaa et muligt fremtidigt større Krav, efter min Formening ikke forsømmes. Foruden Plads til et større Antal Locomotiver, vil derved tillige opnaaes et til et mere udvidet Behov svarende Værkstedsrum. Til Undgaaelse af Opildning af større Rum end fornødent, og for at beskytte de i Reserve staaende Maskiner mod Støv og Damp fra de Locomotiver, der ere under Opfyring, bør derhos det for disse nærmest bestemte Spor afdeles fra Rummet for de øvrige Locomotiver. Mod Bygningens Beliggenhed parallelt med Hovedlinien er nu Intet at bemærke, efterat den Directionens oprindelige Forestilling ledsagende Plan sees at være modificeret efter Hensynet til mulige fremtidige Foretagender. Heller ikke finder jeg, at den i min Erklæring af 16de September 1868 ytrede Betænkelighed mod den foreslaaede Tomt, nemlig dens Kostbarhed at planere, længere bør være nogen Hindring for dens Valg, efterat det er oplyst, at ingen af de øvrige Tomter, hvorom der kunde være Spørgsmaal, vilde kunne vælges uden at medføre Uleilighed i andre Henseender.

Det foreslaaede Locomotivhuus ved Charlottenberg paakræves formeentlig af Forholdene. Ved dets Opførelse efter den foreliggende Tegning finder jeg intet Væsentligt at bemærke.

At Omkostningerne ved de omhandlede Bygningers Opførelse ikke retteligen kunne blive at belaste Anlægget, maa jeg fremdeles udtale som min Formening. I Anledning af Directionens Forsøg i dens sidste Forestilling paa at godtgjøre en modsat Anskuelses Rigtighed, skal jeg kun bringe i Erindring, at den samlede Linie oprindelig var forsynet med 7 Locomotiver, hvorfor havdes tilstrækkelig Plads, og at den senere Forøgelse af Locomotivernes Antal ikke fremkaldtes ved Banens eget Behov, men ved dens Overtagelse af Driften af den svenske Bane mellem Charlottenberg og Arvika, en Foranstaltning, der krævede flere Anskaffelser, som alle vare alene Driften vedkommende og retteligen ere blevne førte den til Udgift.

Skrivelse af 26de Juli 1871 med Bilag fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Efter det Kongelige Departements Skrivelse af 12te Mai og 9de Juni d. A., ved hvilke Directionen bemyndiges til blandt Andet at lade opføre et Locomotivhuus paa Kongsvinger, anseer Directionen sig bunden til at foretage de Forandringer ved den oprindelig projecterede Bygning, som af Jernbanedirecteuren i hans Skrivelse til Departementet af 18de April d. A. ere foreslaaede.

Directionen har derfor erhvervet ny Tegning med Overslag, hvilke den tillader sig at fremsende, tilligemed samtlige Bilage. Ifølge samme skulde til den udvidede Bygning kræves en forøget Udgift af 1 170 Spd., denne vilde da rumme 10 Locomotiver mod 7, som oprindelig projecteret.

Hvis Udgifterne til Anlægget ikke skulde udredes af Driftsoverskuddet, kunde Directionen egentlig Intet have imod at der saaledes skaffedes den større Bekvemmeligheder, end den antager at tiltrænge inden en forholdsviis fjern Fremtid; men da dette er Tilfældet, vilde den foretrække at udføre Bygningen efter det oprindelige Project, for at kunne disponere over den kalkulerede forøgede Udgift til Udvidelser eller Forbedringer, som den maatte ansee mere nyttige for Trafikken. Hvad Husets Afdelinger i flere Rum betræffer, henholder Directionen sig ganske til hvad der af Ingenieuren er ytret derom.

Idet man saaledes, inden noget Byggearbeide kan paabegyndes, tror at maatte afvente det Kongelige Departements nærmere Bestemmelse, tillader Directionen sig at foreslaa, at den i den meddelte Bemyndigelse opstillede Indskrænkning ophæves, og at det derimod maa overlades til Directionen at bestemme, hvorvidt og hvilke Forandringer i det oprindelige Project der skal foretages.

Bilag.

Skrivelse af 23de Juli 1871 fra Kongsvingerbanens Ingenieur til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Ved herved at tilbagesende Skrivelser m. m. angaaende Opførelse af Locomotivhuus paa Kongsvinger, skal jeg i Anledning Hr. Jernbanedirecteur Pihls Bemærkninger tillade mig at meddele:

Før jeg afgav Forslag til Opførelse af Locomotivhuset, confererede jeg med Hr. Maskiningenieur Hoff fornemmelig om, hvor stor Plads eller Bredde, der nødvendigviis maatte være fri langs Siden af Locomotiverne, naar man hensigtsmæssig skulde kunne foretage de Reparationsarbeider, som jevnlig forefalde, og som kunne udføres under Maskinernes Ophold i Locomotivhuset, og efter den vundne Erfaring ansaaes den Bredde, som jeg har givet Locomotivhuset, for nødvendig. Jeg har atter undersøgt denne Sag, og confereret med Hr. Hoff, og vi finde fremdeles, at der ikke kan afknappes noget i den antagne Bredde, uden at Huset bliver uhensigtsmæssigt, og uden at man altid siden kommer til at lide under Mangel paa Plads. Vil man have et Spor til i Bredden, bør derfor Huset formeentlig gjøres i samme Forhold bredere, eller saaledes, som jeg indtegnet med „Rødt“ paa den oprindelig, hermed tilbagefølgende, Tegning, hvorved den indre Bredde bliver 52 Fod.

Skal Rummet afdeles med Mellemvægge langsefter, bliver det nødvendigt at gjøre Huset endnu bredere, thi den Plads, som uden disse Vægge vilde blive mellem Maskinerne, og som ansees nødvendig, bliver ved Væggenes Anbringelse indskrænket til det Halve. Vil man afdele Huset tvertover, møder den Vanskelighed, at Maskinerne ere af høist forskjellige Længder, nemlig fra 25 til 42 Fod. Man maatte da afdele saaledes, at de længste Maskiner overalt kunde faa Plads, hvorved igjen Huset maatte gjøres betydeligt længere for at kunne afgive Plads til samme Antal Maskiner, som kan indbringes, naar der ikke er Afdelinger. For Maskinernes Reenholdelse er formeentlig Isoleringen ved saadanne Mellemvægge af liden Betydning, saasnart Maskinerne alligevel staa under samme Tag, og Rummene, som det her vilde blive nødvendigt, communicere med hverandre gjennem Vinduer og Døre. Røg, Damp og Støv trænger alligevel i betydelig Grad ind, og nødvendiggjør Reenholdelse og Pudsning i næsten ligesaa høi Grad, som naar Maskinerne ikke ere isolerede. Dette har ialfald viist sig baade ved Christiania Locomotivhuus og ved Lillestrømmen, hvor ogsaa Reservemaskiner henstaa i eget Rum. Fordelen er derfor ringe ligeoverfor Ulemperne ved en mere indskrænket Plads og sparsommere Lys, hvilket sidste kun kan erstattes ved Anbringelse af Vinduer i Taget, hvilket ogsaa medfører Ulemper i forskjellige Retninger. Skal 3 Spor anbringes i Huset, tillader jeg mig derfor at foreslaa, at Bygningen erholder den forannævnte Bredde, og, at der ikke anbringes Skillevægge.

Det er naturligviis ønskeligt, at faa saa stort Huus, og saa rummelig Plads som muligt, og kan man strax faa et saameget større Huus, slipper man rimeligviis forholdsviis

længere Tid at bygge videre, men formeentlig vil det først foreslaaede Huus en god Tid være tilstrækkeligt, da det har Plads til alle Kongsvingerbanens Locomotiver, som nu haves, med mindre det skulde vise sig ønskeligt at udføre større Reparations-Arbeider paa Kongsvinger, thi i saa Tilfælde vil Huset blive for knapt.

Omkostningerne ved Forøgelsen, som af mig foreslaaet, ville blive omtrent:

30 l. Alen Grundmuur a 1 Spd. 60 ß . .	45 Spd.	
300 □ — Opmuur a 60 ß	150 —	
500 - — Bordtag a 10 ß	42 —	
500 - — Tækning a 15 ß	63 —	
Lateris.	345 Spd.	
Transport.		300 Spd.
500 l. — Tømmer a 30 ß, samt Forøgelse af det Øvriges Dimensioner		200 —
60 l. Alen Grube		180 —
240 - Fod Master a 20 ß		40 —
240 - — Skinner med Tilbehør		100 —
1 Port		25 —
		845 Spd.
Udenfor Huset:		
300 l. Fod Skinnegang	250 Spd.	
1 Points & 1 Crossing	75 —	
		325 —
		1 170 Spd.

E. Angaaende Ombygning af Fetsundbroen.

(See Kongsvingerbanens Driftsberetning for 1869 Pag. 44).

Skrivelse af 9de November 1868 fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Efter i Anledning af Directionens Skrivelse af 7de September sidstleden angaaende Ombygning af en Deel af Fetsund Bro at have indhentet Jernbanedirecteurens Erklæring, er Departementet under 6te d. M. indgaaet med en af den norske Regjering tiltraadt underdanigst Indstilling om, at

1. Directionen for de søndenfjeldske Statsjernbaner bemyndiges til i det Væsentlige overeensstemmende med det af Jernbanedirecteuren tiltraadte Forslag at foretage en til 10 000 Spd. anslaaet Ombygning af en Deel af Jernbanebroen over Glommen ved Fetsund, saaledes at Broen gives et nyt Jernspand af 120 Fods Længde paa Steenkar.
2. At de hertil medgaaende Udgifter tillades indtil Videre opførte paa Konsvingerbanens Capitalconto.

Ved at meddele Foranstaaende skal Departementet, i Forventning om at Indstillingen vinder naadigst Bifald, bemyndige Directionen til at træffe Forføining til Udførelsen af det omhandlede Arbeide hvormed Overtilsynet efter Directionens Forslag, vil blive ført af Jernbanedirecteuren.

De med Directionens Skrivelse modtagne Bilage tilbagesendes.

Skrivelse af 19de November 1868 fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

At den i Departementets Skrivelse af 9de d. M. omhandlede underdanigste Indstilling angaaende Ombygning af en Deel af Jernbanebroen over Glommen ved Fetsund ved Kongelig Resolution af 14de d. M. naadigst er bifaldt, meddeles herved.

Skrivelse af 28de Juni 1870 fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Angaaende Fortsættelsen af den i Vinteren 1868—69 paabegyndte Ombygning af Fetsundbroen har Directionen ladet indhente Ingenieurens Erklæring, dateret 6te Marts d. A., som den vedlagt tillader sig at oversende.

Ifølge samme ansees det hensigtsmæssigt, at der snarest mulig anbringes et Tømmerløb til af samme Dimensioner som det sidst anbragte, og at man fortsætter dermed, saaledes at et nyt stort Spænd anbringes aarlig, indtil den hele Træbro bliver sløifet.

Directionen maa herefter antage, at der ikke bør udsættes længere med Vedtagelsen af en Plan for den hele Broes Ombygning, og tillader sig derfor at henstille, at Jernbanedirecteuren maa blive anmodet om at forfatte saadan saa betimelig, at den af Ingenieuren foreslaaede snarest mulige Forøgelse af Tømmerløbene kan blive for en Deel tilveiebragt til anstundende Vinter; ligesom og at Jernbanedirecteuren maa, paa Grund af Arbeidets Betydenhed, blive anmodet om, at overtage Tilsynet med Arbeidets Udførelse efter den vedtagne Plan.

Angaaende Udgifterne til Ombygningens Udførelse bemærkes, at forsaavidt disse ikke komme til at overskride 10 à 12 000 Spd. aarlig, og andre extraordinaire Udgifter ikke maatte tilstøde i Ombygningsperioden, antages det, at de maa kunne bestrides af hvert Aars Overskud i Forbindelse med hvad der allerede haves som Reservefond; skulde dette imod Forventning ikke blive Tilfældet, maatte formentlig det Manglende opføres ialfald midlertidig paa Jernbanens Capitalconto.

Bilag.

Kongsvingerbanens Ingenieurs Erklæring, dateret 6te Marts 1870.

Ifølge den ærede Directions Anmodning tillader jeg mig herved at afgive min Formening om, hvorvidt det er nødvendigt eller ønskeligt snarest muligt at fortsætte Ombygningen af Fetsund Bro.

Jeg skal tillade mig først i Korthed at omtale de Omstændigheder, som have foranlediget, at allerede en Deel af denne Bro er ombygget tidligere, end fra først af paaregnet.

Som den ærede Direction bekjendt bestod Fetsundbro ved Jernbanens Overleverelse til Drift i en Længde af 1 240 Fod af Træ, hvortil sluttede sig, paa Østsiden, 2 Jernspand à 50 Fods Aabning for Gjennemgang af det i Elven kommende Tømmer, som ledede til Tømmerløbene ved en Ledningslændse. I de nærmeste 2 Aar før Broen opførtes, nemlig i 1859 og 1860, var den aarlige Tømmermængde i Glommen kun 112 000 Tylvter, og man antog, at eet Tømmerløb à 50 Fods Aabning maatte være tilstrækkeligt. Imidlertid anbragte man for Sikkerheds Skyld 2 saadanne. Tømmergangen tiltog betydeligt hvert Aar, og i 1863, da Tømmerkvantummet var steget til 186 000 Tylvter, kastede Tømmerdirectionens Opholdslændser ovenfor Fetsund under den høie Vanstand af 19 Fod paa Rælingens Mærke af sig betydelige Tømmermasser, hvilke, da de kom til Fetsund, sprængte Ledningslændsen og kastede sig mod Træbroen. Denne truedes derved med Beskadigelse, men undgik at blive ramponeret. Afstikning af Tømmeret og øvrige Extraomkostninger beløb sig til omtrent 850 Spd. De følgende Aar havde man, skjøndt Tømmergangen aarlig tiltog, ikke anden Ulempe af Tømmeret, end den sædvanlige, som er forbunden med, at Spildtømmer stadigt kommer fra Ledningslændsen ned paa Broen, hvorfor man maa holde Folk til Afstikning af Tømmeret og til Vagt, indtil i 1867 omtrent det samme gjentog sig som i 1863. Ledningslændsen, som siden 1863 var bleven betydelig forstærket, udholdt dennegang Trykket og blev ikke sprængt, men Tømmeret gik, efterat have stoppet Løbene, over den og drev ned mod Træbroen, hvorved et Par Pæleaag bleve bøiede. Afstikning og Extraomkostninger beløb sig dennegang til omtrent 750 Spd. Tømmermængden i Elven var dette Aar 216 000 Tylvter. Da Broen saaledes atter havde været truet med alvorlig Beskadigelse under Tømmerflødningen blev, paa Directionens Foranledning, af Departementet indhentet Ingenieurkommissionens Betænkning om, hvad der burde foretages for muligt at sikkre Broen mod lignende Angreb, hvilke man under den stadigt øgede Tømmergang maatte være forberedt paa vilde gjentage sig under høi Flom. Commissionen afgav sin Betænkning i April 1868 og foreslog, at der strax burde anbringes et 100 Fods Tømmerløb til. Dette byggedes den paafølgende Vinter med en Udgift af omtrent 10 600 Spd.

Paa Grund af Svækkelse i Træbroens Bestanddele vil det rimeligviis ikke blive nødvendigt at ombygge Broen endnu i de første 6 a 7 Aar. Det skulde derfor nu alene være Spørgsmaal, om en deelviis Ombygning eller Anbringelse af flere Tømmerløb skulde være nødvendig, for at sikkre Træbroen mod, at større Tømmermasser skulde kunne kaste sig mod og beskadige eller ødelægge denne.

Naar Vandet i Glommen og dens Bielve om Vaaren stiger sagte og jevnt, saa at Tømmeret efterhaanden føres ud fra de mangfoldige Vælter og Oplagssteder, — naar der ikke indtræder nogen usædvanlig høi Flom, og naar ikke

Opholdslændserne springe eller kaste større Partier af sig, kort, naar den hele Flødning gaar jevnt og regelmæssig, ville Fetsundbroens nuværende Tømmerløb være tilstrækkelige til at sikkre Træbroen mod Overlast, selv om den aarlige Tømmermængde endnu skulde forøges. Men indtræder der ugunstige Omstændigheder, en hurtigt voxende Flom, saa Tømmerbeholdningerne paa den lange Strækning næsten samtidigt komme i Drift, og Størsteparten af denne Masse, som sidste Aar gik op til 326 000 Tylvter Tømmer, i forholdsviis kort Tid bliver ført ned, da kan Tømmeret, uagtet store Masser efterhaanden standser i Opholdslændserne, komme til at gaa saa tæt, at det ikke vil kunne føres gjennem den saameget trangere Gjennemfart, som Broens 3 Tømmerløb byde, og sætter det sig under en voldsom Tømmergang fast, saa skruer det efterkommende og paaskydende Tømmer i en Fart Massen saaledes sammen, at man ikke magter at løse den tidsnok til at hindre, at den for hvert Minut øgede Tømmermasse sprænger Ledningslændsen eller ialfald gaar over den og ned mod Træbroen. Selv under ikke videre ugunstige Omstændigheder kan Tømmergangen være meget voldsom. Saaledes passerede der sidst Sommer i Løbet af 3 Døgn omtrent 60 000 Tylvter Tømmer gjennem Broens Tømmerløb.

En saa voldsom Tømmergang, at Broen derved udsættes for Fare, kunde ophæves ved Anbringelsen af tilstrækkeligt mange Opholdslændser ovenfor Broen, men det er just fra disse Lændser, at Broen mest trues, thi man kan neppe ved nogen praktisk udførbar Foranstaltning hindre, at disse Lændser under høi Flom kaste betydelige Masser af sig, ligesaalidt som man er istand til at regjere disse Masser, naar de under høi Flom føres afsted. Man resikerer da, at Tømmeret af den under høi Vandstand stærke, strax ovenfor Broen vestovergaaende, Strøm bliver ført over Ledningslændsen til Træbroen eller, om Strømretningen under Flommen herefter skulde blive mere østlig og Lændsen derved blive istand til at styre Tømmeret mod Tømmerløbene, at disse blive spærrede. I begge Tilfælde udsættes Træbroen for Fare.

Det kan uden Forøgelse af Tømmerløbenes Antal gaa godt og uden synderlig Ulempe, som det jo ogsaa har viist sig, men det kan, efter min Mening, under forannævnte ugunstige Omstændigheder gaa galt, selv om den aarlige Tømmermængde atter skulde indskrænkes betydeligt. Jeg tror det derfor ønskeligt, at Ombygning af Broen med store Spænd fortsættes snarest muligt. Alene for at være nogenlunde sikker for Ulempe af den særdeles stærke Tømmergang, som ikke sjelden indtræder, tror jeg det nødvendigt, at man snarest muligt anbringer et Tømmerløb til af samme Dimension, som det sidst opførte. Ombygning i den nærmeste Fremtid af denne Deel af Broen paakræves ogsaa af den Grund, at Elvebunden paa dette Sted siden 1860 er bortvadsket i en Dybde af indtil 14 Fod, og Broen saaledes her har tabt endeel af sin Stabilitet paa samme Tid, som dens Styrke naturligviis aarlig forringes, og den har følgelig adskilligt mindre Kraft nu, end tidligere til at modstaa Angreb af Tømmermasser. Den nævnte Bortvadskning synes at ville fortsættes stadigt vestover, og det vilde være ønskeligt, om man efterhaanden, som Broen maatte tabe i Stabilitet og Modstandskraft, kunde forringe Faren for dens Ødelæggelse ved Tømmerpaasætning ved at opføre et stort Spand aarlig, indtil den hele resterende Træbro maa kasseres. Omkostningerne ved Ombygningen forøges betydeligt, dersom man under Arbeidet ikke har stærk, kjørbar Iis paa Elven, men da det har viist sig, at man ikke hver Vinter kan gjøre Regning herpaa, vilde det være godt, forsaavidt man bestemmer sig for en successiv Ombygning, om man kunde ordne det saaledes, at man byggede mere i de gunstige Vintre, for at man kunde indstille Arbeidet, naar dette paa Grund af uheldige Iis- og Vandstandsforholde vilde blive fordyret.

Skrivelse af 24de September 1870 med Bilag fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

I Anledning af Directionens Skrivelse af 28de Juni sidstleden angaaende fortsat Ombygning af Jernbanebroen over Fetsund har Departementet indhentet Ingenieurcommissionens Betænkning om, hvorvidt det ansees nødvendigt snarest muligt at forøge Broens Tømmerløb, og om det efter Broens Tilstand eller andre Omstændigheder antages, at en fuldstændig Ombygning af samme ved Anbringelse af nye Spænd bør søges udført i et nærliggende Tidsrum. Af Betænkningen vedlægges Gjenpart. Idet Departementet i Henhold til det af Commissionen Anførte er enigt i, at der bør udarbeides en Plan for Ombygning af den hele Tømmerbro med større Spænd paa Jernpæle, og anseer det rettest at dette udføres af Kongsvingerbanens Ingenieur under Veiledning af Jernbanedirecteuren, skal man anmode Directionen om at træffe Forføining i saa Henseende. Jernbanedirecteuren er herfra tilskrevet det Fornødne.

Naar Planen er udarbeidet, bedes den indsendt til Departementet.

Bilag.

Gjenpart af Ingenieurcommissionens Skrivelse til Indre-Departementet, dateret 15de September 1870.

Med Oversendelse af hermed tilbagefølgende Skrivelse af 28de Juni d. A. med Bilag fra Directionen for Kongsvinger- og Hamarbanerne angaaende fortsat Ombygning af Jernbanebroen over Fetsund har det Kongelige Departement under 12te Juli sidstleden anmodet nærværende Commission om at udtale sig om, hvorvidt det ansees nødvendigt snarest muligt at forøge Broens Tømmerløb, og om det efter Broens Tilstand eller andre Omstændigheder antages, at en fuldstændig Ombygning af samme bør søges udført i et nærliggende Tidsrum.

Paa Grund af Fraværelse paa Embedsreiser m. m. af Commissionens Medlemmer, har der ikke før i denne Maaned været Adgang til at sammenkalde Møde i Sagens Anledning, og fandt man det derunder fornødent paa Stedet at blive nærmere paaviist enkelte Omstændigheder, der kunde være af Indflydelse paa foreliggende Spørgsmaal, hvorfor D'Hrr. Ingenieur Torp, Banemester Sinclair og Flødningsfuldmægtig Soot ifølge Anmodning har været tilstede ved Fetsund den 7de ds., og for Commissionen paaviist de Forhold, hvorom man ønskede nærmere Oplysning.

I Betænkning af 2den April 1868, hvori nærværende Commission har anbefalet Anbringelsen af det i Vinteren 1868—69 udførte nye Tømmerløb paa 100 Fod Spand, er anført, at man antog, at dette vilde vise sig tilstrækkeligt til at forebygge Gjentagelse af de Tømmerpaasætninger, hvorfor Broen havde været udsat i 1863 og 1867. I modsat Fald vilde der blive Spørgsmaal om at gaa videre i samme Retning, men Tømmerbroen burde forøvrigt uden mere omfattende Ombygning paa Grund af Raaddenhed kunne paaregnes bestaaende i omkring 15 Aar i det Hele, et Tidsrum, hvoraf der endnu skulde være ca. 6 Aar tilbage, da den er opført i 1861. I Forbindelse med en forholdsviis overordentlig Tilvæxt i Flødningsmassen var det en siden Broens Opførelse forandret Strømretning, der havde medført Behovet af det nye Tømmerløb, og blev det af Commissionen bemærket, at der kunde være Grund til at supponere, at Strømretningen i sin Tid vilde komme tilbage nærmere den østre Bred, hvor den fandtes ved Broens Opførelse.

I Ingenieur Torps medfølgende Erklæring af 6te Marts d. A. er oplyst, at Flødningsmassen, der i 1863 og 1867 havde udgjort respective 186 000 og 216 000 Tylvter, var steget i 1869 til 326 000 Tylvter, hvoraf 60 000 Tylvter passerede gjennem Broen i Løbet af 3de Døgn. Det nye Tømmerløb har saaledes viist sig tilstrækkeligt under en meget voldsom Tømmergang, og antagelig vil Flødningen i nærmeste Fremtid ikke naa op til saadanne Qvanta, paa Grund af nærværende Standsning i Udskibningen m. m.*).

Dertil synes Commissionens Supposition med Hensyn til, at Strømretningen om nogen Tid kan ventes tilbage til en for Flødningen igjennem Broen gunstigere Retning, at bestyrkes, idet den nedadgaaende Bevægelse af en Banke i Flodleiet, hvortil denne Supposition var knyttet, fremdeles viser sig paagaaende, ifølge Oplysning meddeelt af Tømmerfuldmægtig Soot.

Paa den anden Side er derimod en Omstændighed, der gjør, at man desuagtet anseer det tilraadeligst, at der ikke udsættes med Opførelsen af et Par Jernspand til paa Østsiden.

Denne Omstændighed er den stedfindende Udskjæring af Elvebunden under den Deel af Tømmerbroen, der støder nærmest til Østsidens Tømmerløb. Denne Udskjæring har, siden Commissionen behandlede Sagen i 1868, strukket sig et Par Hundrede Fod længer vestover, fordybet Elvebunden lige til 14 Fod under dens Beliggenhed ved Broens Opførelse, og er antagelig fremdeles paagaaende. En saa betydelig Udskjæring omkring Pæleaagene maa befrygtes væsentlig at forringe Modstandsevnen af denne Deel af Tømmerbroen; den kunde vistnok standses ved Steenfyldning, men denne vilde igjen være til særdeles Hinder, naar Broen senere hen alligevel skulde ombygges og nye Aag eller Kar opføres i Strøget. Commissionen anseer det derfor tilraadeligst, at der ikke udsættes med at fortsætte Ombygningen fra Østsiden med et Par Jernspand til, men da den stedfundne Udskjæring af den løse Elvebund tildeels maa ansees fremkaldt netop ved den Opstuvning i Strømprofilet, som man ikke har kunnet undgaa ved Fundamenteringen af de opførte Steenkar for Tømmerløbene med omgivende Steenjetté, er der formeentlig Grund til at antage, at en Fortsættelse med samme Bygningsmaade kun vilde trykke Udskjæringen videre vestover. Af denne Grund maa man derfor anbefale, at den Overgang til Jernpæle, der har været berørt under Sagens Behandling i 1868, i Tilfælde bliver at gjennemføre for foreliggende Ombygning, som maa udstrækkes til tvende Jernspand à 90 til 100 Fod hvert, for at komme udover omhandlede Udskjæring af Elveleiet.

For nærmeste Øiemed kan der ikke lægges Vægt paa, enten disse Spand udføres med 100 Fod Strømløb, tilsvarende det sidst udførte, eller med omkring 90 Fod, der i 1868 under foreløbig Behandling af Spørgsmaalet om tjenligste Plan for den hele Ombygning blev supponeret fordeelagtigere, dersom Broen skulde bygges paa Jernpæle. Valget bør afhænge af den Plan, som man med Jernbanedirectionen er enig om at anbefale udarbeidet og vedtagen for den hele Broes successive Ombygning.

Denne fortsatte Ombygning tænker Directionen sig fort-

*) Imidlertid bør dog bemærkes, at det med Hensyn til Broens Sikkerhed ikke directe kommer an paa den hele aarlige Tømmermængde, men paa den største, der til nogen Tid samtidig kan befinde sig underveis, for at passere igjennem den, eller samlet drive ned paa den ved Afkastning af Lændser ovenfor, og maa det, efter paa Stedet Oplyste, ansees sandsynligt, at en eller anden tilfældig Standsning under en saadan overordentlig Tømmergang, som den berørte, vilde have medført Fare.

sat saaledes, at et nyt stort Spand anbringes aarlig, indtil den hele Træbro bliver sløifet, hvilket skulde give et Tidsrum af omkring 10 Aar fra Dato for den resterende Ombygning. Dette skulde antagelig ogsaa falde nogenlunde sammen med Tømmerbroens paaregnelige Varighed i det Hele uden gjennemgaaende Fornyelse, men da der for hvert tilkommende Jernspand bliver at optage 4 til 5 Spand af Tømmerbroen, af hvilke enkelte Dele maa supponeres fremdeles tjenlige og skikkede til Fornyelse af de resterende fuldkommen eensartede Dele af Tømmerbroen, synes det øconomisk rigtigst, at Ombygningen i det Hele ikke skrider hurtigere frem, end at denne Anledning til Vedligeholdelse af Tømmerbroen kan blive udnyttet, hvilket antagelig skulde lede til væsentlig længere Udsættelse med den vestligste Del af den fra Østsiden successivt fremskridende Ombygning.

I Overeensstemmelse hermed skal Commissionen saaledes tillade sig at anbefale:

At der udarbeides og vedtages en Plan for Ombygning af hele Tømmerbroen med større Spand paa Jernpæle.

At de tvende østligste Spand udføres i Løbet af kommende Vinter, eller saa snart Omstændighederne maatte tillade det.

At den fortsatte Ombygning derefter iværksættes successive vestover med et, eller formeentlig hellere et Par Spand ad Gangen, eftersom fremskridende Raaddenhed i Tømmerbroen medfører Behov af Fornyelse, men saaledes, at brugbare Dele af de optagne Tømmerspand benyttes til Vedligeholdelse af den længst gjenstaaende vestlige Deel af Tømmerbroen.

Skrivelse af 19de October 1870 med 2 Bilage fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Directionen tillader sig hoslagt at oversende Skrivelse fra Ingenieur Torp af 16de ds. angaaende Fetsundbroens Ombygning samt Afskrift af Forhandlingsprotokollen af 17de ds. desangaaende.

Det fremgaar deraf, at Ingenieuren ikke antager, at den ønskede Plan for Broens hele Ombygning paa Jernpæle kan blive saa betimelig udarbeidet og bedømt, at Tilveiebringelse af nyt Tømmerløb til kommende Vinter kan finde Sted, hvis man skal udsætte med sammes Iværksættelse indtil Planens Vedtagelse. Det fremgaar ligeledes, at Ingenieuren anseer Færdselen for bedre betrygget mod Afbrydelse, om et nyt Tømmerløb allerede i indeværende Vinter kunde tilveiebringes, end om dette ikke fandt Sted.

Under disse Omstændigheder tror Directionen i Overeensstemmelse med Ingenieurcommissionens Udtalelse om Utilraadeligheden af Opsættelse at burde andrage om Bemyndigelse til snarest mulig og uden at afvente Udarbeidelsen af den foreslaaede Plan for hele Ombygningen at lade anbringe et Spænd af Aabning som det sidst byggede paa Jernpæle under Jernbanedirecteurens Control med Arbeidets Planlæggelse og Udførelse.

Bilag 1.

Skrivelse af 16de October 1870 fra Kongsvingerbanens Ingenieur til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Den ærede Direction har med Skrivelse af 27de forrige Maaned oversendt mig Ingenieurcommissionens Betænkning angaaende Ombygningen af Fetsund Bro, samt Departementets Skrivelse i samme Anledning, hvorefter der, forinden Videre foretages, skal udarbeides en Plan for hele Broens Ombygning med Jernoverbygning paa Jernpæle.

Jeg tror at burde underrette den ærede Direction om, at, da Tiden allerede er saavidt fremskreden, det neppe vil lykkes at faa den omhandlede Plan, til hvis Udarbeidelse der vil kræves længere Tid og Overveielse, færdig, og de øvrige nødvendige Forberedelser derefter foretagne saa betimeligt, at nogen Deel af Ombygningen kan blive iværksat i Vinter.

Bilag 2.

Udskrift af Directionens Forhandlingsprotocol for 17de October 1870.

Refereredes J.-No. 655. Torp meddeler, at noget nyt Spænd ved Fetsundbroen ikke kan blive opført i Vinter, hvis den af Departementet foreskrevne Plan for den hele Ombygning først skal være udarbeidet. Paa Directionens Forespørgsel, om eet Aars Udsættelse med at tilveiebringe et nyt større Tømmerløb kan finde Sted uden Fare for Afbrydelse af Jernbanefarten, erklærede Hr. Torp i Henhold til sin afgivne skriftlige Betænkning af 6te Marts d. A., at man ingenlunde kan ansee sig ubetinget sikker for saadan Fare. Herom bliver Departementet strax at underrette. Torp anmodedes om, at skaffe sig fornøden Assistance for snarest mulig at faa udarbeidet Plan og Tegning til et enkelt Tømmerløb paa Jernpæle.

Skrivelse af 28de November 1870 med Bilag fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

I Anledning af Directionens Skrivelse af 19de f. M., hvori andrages om Bemyndigelse til snarest muligt at iværksætte Ombygning af en Deel af Fetsundbroen ved Anbringelse af et Spand af Aabning som det senest byggede paa Jernpæle, har man indhentet Jernbanedirecteurens Erklæring, dateret 11te d. M., hvoraf hoslagt fölger Afskrift.

I Henhold til hvad der i samme er anført, antager Departementet, at det bør henstaa med Paabegyndelse af Broens Ombygning paa Jernpæle, indtil en fuldstændig Plan for en saadan Ombygning er udarbeidet, og Arbeidet forøvrigt tilstrækkeligt forberedt.

Bilag.

Gjenpart af Skrivelse fra Jernbanedirecteuren til Departementet for det Indre, dateret 11te November 1870.

I Anledning af det Kongelige Departements Begjæring i Skrivelse af 27de f. M. om at afgive min Erklæring over en af Kongsvingerbanens Direction fremsat Forestilling, om at erholde Bemyndigelse til snarest muligt og uden at afvente Udarbeidelsen af den foreslaaede Plan for Fetsundsbroens fuldstændige Ombygning, at lade anbringe et Spand af Aabning som det sidst byggede paa Jernpæle, under min Control med Arbeidets Planlæggelse og Udførelse, skal jeg tillade mig at meddele:

Da Broens Ombygning er et ikke alene efter vore Forhold, men ogsaa i og for sig betydeligt Arbeide, der forudsætter Spænd af indtil 100 Fods Vidde og Fundamentering for en Høide af indtil 60 Fod, og da det desuden er tænkt udført efter et System, der er forholdsviis nyt og saare lidet prøvet i vort Land, kræve formeentlig Arbeidets Omfang og tilbørlig Forsigtighed, at man ikke uden efter nøie Overveielse og indhentede Oplysninger om de andetsteds under lignende Forhold vundne Erfaringer giver sig i Færd med dets Udførelse.

Allerede da jeg ifølge Departementets Paalæg i Skrivelse af 24de September sidstleden med Ingenieur Torp indledede Spørgsmaalet om Ombygningen, fandt jeg, at Sagens Drøftelse og Arbeidets Forberedelse efter al Sandsynlighed vilde kræve saa megen Tid, at man ikke kunde paaregne nogen Udførelse af Arbeidet i den forestaaende Vinter. Enhver af de paatænkte Fundamenteringsmaader, Benyttelsen af Mitchelske Skruepæle eller Cylindre uden Skrue, frembyder nemlig Betænkeligheder, der — for betryggende Valg af en heldig Construction — nødvendigjøre Tilveiebringelsen af detaillerede Oplysninger; men selv om Planen allerede nu var færdig, vilde Indhentelse af Anbud og Bestillingens Udførelse sandsynligviis medtage længere Tid, end der maatte forudsættes for en sikker Paaregnen af Ombygningens Paabegyndelse i Vinter. Naar Directionen, uagtet min Udtalelse til Ingenieur Torp, vil søge Arbeidet fremmet i Vinter ved Paabegyndelsen af et Spand efter de foreløbige og for Øieblikket til Raadighed staaende Oplysninger, da er dette saa lidet stemmende med den Hensyns-

fuldhed, dette Arbeides Udførelse har berettiget Krav paa, at ialfald jeg ikke ønsker at overtage noget Ansvar for de mulige Følger af en saadan Forføining. Planlæggelsen for et enkelt Spand kræver ikke, som Directionen synes at forudsætte, væsentlig mindre Tid end Planlæggelsen for den hele Ombygning, idet de Oplysninger, der ville blive afgjørende for Valget af det Førstes Bygningsmaade ogsaa vilde være det for den Sidstes Vedkommende.

Det er af Ingenieurcommissionen anbefalet, at der udarbeides og vedtages en Plan for Ombygning af hele Tømmerbroen med større Spand for Jernpæle, og at de tvende østligste Spand udføres i Løbet af kommende Vinter, eller saasnart Omstændighederne maatte tillade det.

I Overeensstemmelse hermed bør der vistnok ikke udsættes med Arbeidets Paabegyndelse, saasnart Alt dertil er tilbørligen forberedt, men mod Ingenieurcommissionens Udtalelse at forhaste Arbeidets Udførelse maa jeg paa det Bestemteste fraraade. Saavidt mig bekjendt, er der, siden Commissionens Betænkning afgaves, heller Intet indtruffet, der skulde gjøre Broens ufortøvede Ombygning magtpaaliggende. Vistnok foregaaer der formeentlig vedvarende Udskjæring af Elvebunden, saaledes at det kan befrygtes, at Pæleskjøderne i enkelte Aag kunne komme til at staa ovenfor Grunden, men dette er en af Commissionen forudsat Omstændighed, som det vilde være rigtigere at søge at sikkre sig imod ved provisoriske Foranstaltninger, end ved uden tilstrækkelig Forberedelse at give sig i Færd med et Arbeide, der kræver megen Omsigt og er af forholdsviis stor Betydning.

Det er en Selvfølge, at Forberedelserne ville blive saa hurtigt fremmede, som Omstændighederne tillade det, men da det i Henhold til det Oplyste ikke med Sikkerhed kan forudsees, at de ville blive saa betimeligen tilendebragte, at Arbeidets Udførelse kan paabegyndes i Vinter, bør man heller ikke gjøre sikker Regning paa, at dette vil ske, men hellere forberede sig paa at anvende de midlertidige Betryggelsesmidler, som Behovet maatte udkræve.

Efter det Anførte kan jeg ikke tilraade, at den ansøgte Bemyndigelse meddeles Directionen.

De med Departemenlets Skrivelse oversendte Dokumenter følge hoslagt tilbage.

Skrivelse af 6te Februar 1871 med Bilag fra Directionen for de Söndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Idet man hoslagt giver sig den Ære at fremsende en, i Henhold til det Kongelige Departements Skrivelse af 24de September sidstleden, af Kongsvinderbanens Ingenieur udarbeidet Plan til Ombygning af Fetsund Tømmerbro med større Spænd paa Jernpæle, hvilken Plan i Ingenieur Torps Skrivelse af 28de f. M. oplyses at være vedtagen af Jernbanedirecteur Pihl, maa man anholde om Bemyndigelse til at lade Arbeidet for Anbringelse af to nye Spænd strax iværksætte.

Med Hensyn til Udredelsen af de dermed forbundne Udgifter, der af Ingenieur Torp ere anslaaede til omtrent 8 600 Spd. for hvert Spænd, altsaa for 2de Spænd til ca. 17 200 Spd., skal man bemærke, at der som Reservefond ved Udgangen af 1869 henstod 13 085 Spd. 111 ß, samt at Banens Overskud for 1870 vil tillade at udrede Resten. Hvor stort Overskuddet for sidstnævnte Aar bliver, kan ikke nøiagtig opgives, førend Aarsregnskabet er afsluttet, men det er at antage, at Banen, hvis Indtægt for Befordring af Passagerer og Gods i 1870 udgjorde 109 802 Spd. 17 ß mod 111 734 Spd. 94½ ß i 1869, vil give omtrent samme Overskud i 1870 som i 1869, da Overskuddet var 21 076 Spd. 58½ ß.

Paa Grund af Broarbeidets Beskaffenhed skulde man ansee det ønskeligt, at Jernbanedirecteur Pihl maatte blive anmodet om at overtage Tilsynet med Arbeidets Udførelse.

Bilag.

Skrivelse af 28de Januar 1871 fra Kongsvingerbanens Ingenieur til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Herved tillader jeg mig at oversende Plan til en fuldstændig Ombygning af Fetsund Bro.

Til Underbygningen er tænkt anvendt Pæleaag af Jern, ethvert saadant bestaaende af 2 Stkr. støbte Skruepæle af 3 Fods Diameter som Bærere og 2 Stkr. af mindre Dimensioner som Vingepæle. Til Tverforstivningerne tænkes anvendt Smedejern. Forat hindre det i Elven gaaende Tømmer fra at komme ind imellem Aagenes Pæler og Tverforbindelser og her sætte sig fast eller bevirke Skade, ere Aagene forsynede med en Klædning af Planker mellem Pælene. Det vil dog muligens vise sig, at man med Fordeel ogsaa kan anvende Jernplader hertil. Overbygningen bestaar af 12 Stkr. 90 Fod lange Jernspand. Denne Anordning er antagelig den billigste, og den valgte Størrelse af Spændene vil formentlig ligeoverfor muligens indtrædende Tømmerpaasætninger yde saavidt betryggende Sikkerhed, som man med rimelige Omkostninger kan opnaa.

Paa Vestsiden af Elven er, som Alternativ, antydet 5 Stkr. 54 Fods Spænd. Disse skulde blive at udføre, forsaavidt Elvebunden efter den øvrige Ombygning holder sig fri for Udskjæring paa dette Sted, saa at man kan anvende kortere Pæle og billigere Underbygning idethele, hvorved den samlede Omkomstning vil reduceres.

Jeg har ikke troet at burde vente med at oversende den ærede Direction Planen, indtil de mere detaillerede Tegninger kunde blive færdige, da disse tildeels maa blive at bestemme under Conference med vedkommende Værksted, som kommer til at levere Arbeidet, og Mangelen af disse formeentlig ikke vil være til Hinder for Planens Approbation.

Den hele Ombygning vil efter de nugjældende Priser komme til at koste omtrent:

For 12 Stkr. 90 Fods Jernspand	à 4 300 Spd.	51 600 Spd.
„ 11 — Jernaag	à 4 300 —	47 300 —
Opførelse af Landkar paa Vestsiden . . .		2 100 —
		101 000 Spd.

Da man muligens endnu kan opnaa at faa Jernværket hid tidsnok til Vaaren til at faa opført et eller to Spand, tillader jeg mig at anholde om Bemyndigelse til strax at foretage de fornødne Skridt til at faa Arbeidet sat igang. Til hvert Spand med et Aag vil altsaa udfordres omtrent 8 600 Spd.

Den oversendte Plan er vedtagen af Hr. Jernbanedirecteur Pihl.

Skrivelse af 3die Marts 1871 med Bilag fra Departementet for det Indre til Directionen for de Söndenfjeldske Statsjernbaner.

Efterat have anmodet Ingenieurcommissionen om at afgive sin Betænkning over den med Directionens Skrivelse af 6te f. M. modtagne, af Ingenieur Torp udarbeidede Plan til en Ombygning af Fetsundbroen med større Spand paa Jernpæle, har man fra Commissionen modtaget den i Gjenpart følgende Skrivelse af 20de f. M. Paa Grund af hvad der af Commissionen er anført, finder Departementet, at det fremdeles bør henstaa med Anbringelsen af noget saadant nyt Spand som projecteret, indtil fuldstændigere Oplysninger ere indhentede med Hensyn til Detaillerne for Arbeidets Plan, og denne foreligger endeligt og fuldstændigt bearbeidet. Man anmoder Directionen om at iagttage det i saa Henseende Fornødne efter Conference med Jernbanedirecteuren.

Angaaende Resultatet af Ingenieurcommissionens Overveielser over det i Slutningen af sammes Skrivelse omhandlede Spørgsmaal, nemlig om provisoriske Foranstaltninger med Hensyn til Fetsundbroens Betryggelse, skal Directionen i sin Tid erholde nærmere Meddelelse.

Ingenieur Torps Plan med Følgeskrivelse tilbagesendes.

Bilag.

Gjenpart af en Skrivelse fra Ingenieurcommissionen til Departementet for det Indre, dateret 20de Februar 1871.

Med Skrivelse af 10de dennes har Departementet oversendt til Commissionens Betænkning hermed tilbagefølgende Sag, vedrørende Ombygning af Tømmerbroen ved Fetsund. Departementet bemærker, at Kongsvinger-Jernbanens Direction har andraget om Bemyndigelse til at foranstalte to af de foreslaaede Spand strax opførte.

Sagen har med Tilkaldelse af Jernbanens Ingenieur Torp været behandlet i Commissionens Møde den 18de dennes. Efter de fremkomne Oplysninger fandt Commissionen, at der ikke var nogen Sandsynlighed for, at Jernarbeidet til et eller to Spand skulde kunne haves fra England i betimelig Tid for Anbringelse i Løbet af indeværende Vinter, selv om man, hvad der maatte være en nødvendig Forudsætning, gik ud fra, at vedkommende Værksted blev indrømmet ikke alene fri Haand over Anordningen af Konstructions-Detaillerne, men ogsaa den Overpriis, der uden Tvivl skulde blive en Følge af manglende forberedende Underhandling samt paaskyndet Udførelse.

Denne Betragtning i Forbindelse med den Omstændighed, hvorpaa Jernbanedirecteuren gjorde Commissionen opmærksom, at den foreliggende Plan kun var et forberedende, generelt Udkast, hvis nærmere Behandling foreløbigen har maattet udsættes i Afvente af endeel endnu ikke indløbne Oplysninger fra England, og hvorom Commissionen derfor kun med meget væsentlige Forbehold skulde kunne udtale sig, har medført, at man fandt det tjenligst at henstille, at Planens Behandling maatte blive henskudt, indtil den foreligger endeligen og fuldstændigt bearbeidet.

Imidlertid vil Commissionen paa Foranledning af Jernbanedirecteuren i et følgende Møde tage under Overveielse, hvorvidt der skulde være Grund til at foreslaa nogen midlertidig Foranstaltning med Hensyn til Afstivning forinden kommende Flom af de Tømmeraag, der have været udsat for Udskjæring og staa nærmest for Tour til Afløsning ved den projecterede Ombygning. Til Bedømmelse af dette Spørgsmaal udkræves Bearbeidelse af nogle foreliggende Oplysninger, hvorfor dets Behandling ikke samtidigt kunde medtages.

Skrivelse af 7de Marts med Bilag fra Departementet for det Indre til Directionen for de Söndenfjeldske Statsjernbaner.

I Forbindelse med Departementets Skrivelse af 3die d. M. oversendes hoslagt i Gjenpart en Skrivelse fra Ingenieurcommissionen, dateret 7de d. M., hvori anbefales forskjellige provisoriske Foranstaltninger til Betryggelse af Jernbanebroen ved Fetsund.

Man henleder Opmærksomheden paa Skrivelsens Slutningsbemærkning.

Bilag.

Gjenpart af Ingenieurcommissionens Skrivelse til Indre-Departementet, dateret 7de Marts 1871.

I Skrivelse til det Kongelige Departement af 20de Februar sidstleden har Commissionen i Anledning af deri omhandlede Sag, angaaende Fetsundbroens Ombygning, tilladt sig at forbeholde nærmere Udtalelse, om hvorvidt der skulde være Grund til at anbefale nogen Afstivning med Hensyn til kommende Flom af de Tømmeraag, der have været udsatte for Udskjæring, og som staa nærmest for Tour til Afløsning ved den projecterede successive Ombygning.

Af de Oplysninger, som Ingenieur Torp har fremlagt i Commissionens Møde i Sagens Anledning den 4de Dennes, fremgaar, at der i Strøget nærmest Jernbroen, hvor Elvebunden efterhaanden er blevet fordybet indtil 14 Fod under Profilet fra 1860, findes adskillige af de bærende Pæle, hvis Skjødninger nu ere beliggende saa nær under Bunden, at det paaregnede Hold i denne ikke længere kan være tilstede, medens endeel andre Skjødninger endog befinde sig

i nogle Fods Høide frit over Bunden. Heldigvis er dette ikke Tilfældet med nogen Yderpæl, da disse, som mindre bærende, ikke have været paaskjødte i Grunden.

Man blev enig om at anbefale, at der for disse Aags Vedkommende skulde træffes i det Væsentlige de samme Forføininger til Afstivning, som efter Tømmerpaasætningen i 1867 kom til Anvendelse ved endeel Aag paa Vestsiden, hvor Pæleskjødningerne ligeledes ved Fordybning havde tabt sit Hold og sin Afstivning i Grunden. I Overeensstemmelse vilde man saaledes foreslaa, at der søgtes tilveiebragt forstærket Hold og Afstivning ved Nedramning af en eller to nye Pæle i Feltet imellem øvre Vingepæl og nærmeste Bærepæl, hvor Nedramning kan udføres, uden at man er generet af Broens Overbygning. I Forening hermed skulde Aagene yderligere afstives ved Fordobling af nærværende Bracing, de øvrige Forbindelser eftersees og tilskrues.

Endelig vilde Commissionen ansee det ønskeligt, om den lave Vintervandstand kunde blive benyttet til at anbringe horizontale Tænger, omfattende de enkelte mistænkelige Underpæle muligst lavt nede og bringende disse i afstivende Forbindelse med begge Nabopæle i Aaget.

Det bemærkes, at Iværksættelsen af disse Foranstaltninger, saafremt de besluttes udførte, bør muligst paaskyndes paa Grund af den fremskredne Aarstid.

Skrivelse af 31te Mai 1871 med Bilag fra Directionen for de Söndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Tilfølge det Kongelige Departements Skrivelse af 3die Marts d. A. tillader Direktionen sig hoslagt at oversende Ingenieur Torps Forslag til Ombygning af Fetsundbroen af 30te Dennes med 2de Tegninger.

I Overeensstemmelse med Directionens tidligere Skrivelser af 28de Juni 1870 og 6te Februar 1871 angaaende denne Gjenstand, tillader man sig at udbede Bemyndigelse til at lade Ombygningen af 2de Spænd udføre til førstkommende Vinter under Jernbanedirecteurens Overtilsyn, og at føre Omkomstningerne derved, calculerede til 17 950 Spd., til Udgift af Kongsvingerbanens Reservefond.

Bilag.

Kongsvingerbanens Ingenieurs Forslag til Ombygning af Fetsundbroen, dateret 30te Mai 1871.

Herved tillader jeg mig at oversende 2 Stkr. Tegninger, indeholdende Plan med fornødne Detailler til en fuldstændig Ombygning af Fetsund Bro, i det Væsentlige overeensstemmende med det under 28de Januar d. A. afgivne Forslag.

Til Underbygningen er tænkt anvendt Pæleaag af Jern, ethvert saadant bestaaende af 2 Stkr. støbte Skruepæle af 3 Fods Diameter som Bærere og 2 Stkr. af mindre Dimensioner som Vingepæle. Til Tværforstivningerne tænkes anvendt Smedejern undtagen til den øverste Forbindelse mellem Bærepælene.

For at hindre det i Elven gaaende Tømmer fra at komme ind imellem Aagenes Pæler og Tværforbindelser og her sætte sig fast eller bevirke Skade, ere Aagene forsynede med en Klædning af Planker. Overbygningen bestaaer af 12 Stkr. 90 Fod lange Jernspand. Denne Anordning er antagelig den billigste, og den valgte Størrelse af Spændene vil formeentlig ligeoverfor muligens indtrædende Tømmerpaasætninger yde saavidt betryggende Sikkerhed, som man med rimelige Omkostninger kan opnaa.

Ifølge „Humber" bære Skruepælene i de store Broer i Indien omtrent 5 Tons pr. □ Fod af Pælens Gjennemsnit, medregnet Skruen. I den til Fetsundbroen foreslaaede Underbygning er Skruens Diameter 4,5′, altsaa Tversnittet = 15,9 □′, hvorefter Belastningen i Lighed med Indiens Broer vilde kunne sættes til 15,9 × 5 = 79,5 Tons. De mest belastede Pæler, nemlig Bærerne for Væggen A. ville komme til at bære hver:

Vægt af Overbygningen med tilf. Belastning . .	44	Tons
½ — „ Pæleaaget	26	—
	70	Tons
Et Spand af Overbygningen vil veie	42	Tons
Tilfældig Belastning 1 Ton pr. l. Fod	90	—
	132	Tons
Heraf vil komme paa A ⅔ eller	88	—
og paa B ⅓ eller	44	—

Ifølge denne Belastning vil Maximum Spændingen i Tryk- & Strækrammen i Væggen A blive = 138 Tons
og i — B „ = 79 —

I Baand og Strævere ville Spændingerne blive under jevnt fordelt Belastning:

	A.					B.
No.	M℔	Baand.	M℔	Stræver.		Baand & Stræver.
12	M	3,5 Tons.	F	3,5 Tons.		2,0 Tons.
11	L	3,5 —	E	3,5	—	2,0 —
10	„	4,0 —	„	4,0	—	3,0 —
9	K	5,2 —	D	5,2	—	4,0 —
8	„	6,4 —	„	6,4	—	5,0 —
7	I	7,6 —	C	7,6	—	6,0 —
6	„	8,8 —	„	8,8	—	7,0 —
5	H	10,0 —	B	10,0	—	8,0 —
4	„	11,2 —	„	11,2	—	9,0 —
3	G	12,4 —	A	12,4	—	10,0 —
2	„	13,5 —	„	13,5	—	11,0 —
1	„	14,7 —	„	14,7	—	12,0 —

I Hængebaandene vil mat Spænding blive
i A . . . . 5,2 Tons.
i B . . . . 2,6 —

Ifølge Anbud fra England vil 1 Pilar, leveret i Hull, koste 2 925 Spd.

Hvortil altsaa kommer: Control, Fragt, Assurance af 52 Tons . . . . . 520 —
Opsætning, med Stilladser, Redskab etc. . 625 —
Planker, 20 Tylvter, med Paasætning . . 80 —
Concret 600 c' à 30 ß . . . . . 150 —
4 300 Spd.

1 Spand af Overbygningen, leveret i Hull . . 3 060 Spd.
Control, Fragt, Assurance af 42 Tons . 420 —
Opsætning, Stilladser, Material etc. . . 670 —
Kjørebane 20 Tylvter Tømmer, 20 T. Planker 150 —
4 300 Spd.

Den hele Bro vil herefter komme til at koste:
11 Jernpæleaag à 4 300 Spd . . . . 47 300 Spd.
12 Spand à 4 300 Spd. . . . . 51 600 —
Opførelse af Landkar paa Vestsiden . . 2 100 —
101 000 Spd.

Desuden bliver det nødvendigt at anskaffe
1 Skrueapparat . . . . . 500 —
Udrensningsapparat forat skaffe Bundmaterialet ud af Pælerne under Nedskruningen . . 250 —
101 750 Spd.

Til Opførelse af 2 Jernaag med 2 Spand, som det var Meningen at faa udført kommende Vinter, vil altsaa udfordres: 4 × 4 300 Spd. . . . . 17 200 Spd.
Skrue & Rensningsapparat . . . . . 750 —
17 950 Spd.

Jeg tillader mig at gjøre opmærksom paa, at det til Opnaaelsen af saavidt muligt godt og billigt Arbeide er af Vigtighed, at Jernværket bestilles snarest muligt, forat vedkommende Værksted kan have nogenlunde rum Tid til Udførelsen. Man kan derved ogsaa vente at faa Jernværket hidsendt, inden Dampskibenes høiere Fragttaxt indtræder ved Høstroutens Begyndelse.

Skrivelse af 28de Juli 1871 fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Under G. D. er afgivet følgende af den Norske Regjering tiltraadte underdanigste Indstilling:

At det naadigst bestemmes, at Directionen for Kongsvingerjernbanen bemyndiges til, i det Væsentlige overeensstemmende med det af Jernbanens Ingenieur under 30te Mai d. A. afgivne Forslag med de af Ingenieurcommissionen tilraadede Modificationer, at foretage en til circa 18 000 Spd. anslaaet Ombygning af en Deel af Jernbanebroen over Glommen ved Fetsund, saaledes at Broen gives 2 nye Jernspand paa Jernpæle, samt at Udgifterne ved Arbeidet blive at udrede af Jernbanens Reservefond.

Hvilket herved foreløbig meddeles i Anledning af Directionens Skrivelse senest af 31te Mai d. A.

Skrivelse af 17de August 1871 med Bilag fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

At den i Departementets Skrivelse af 28de f. M. omhandlede underdanigste Indstilling angaaende Bemyndigelse til Ombygning af en Deel af Jernbanebroen over Glommen ved Fetsund ved Kongelig Resolution af 12te d. M. naadigst er bifaldt, meddeles herved med Tilføiende, at Jernbanedirecteuren overeensstemmende med Directionens Begjæring er anmodet om at føre Overtilsynet med Arbeidets Udførelse.

Ingenieur Torps Forslag af 30te Mai d. A. med 2 Tegninger tilbagesendes. Ligeledes medfølger Afskrift af Ingenieurcommissionens under 10de f. M. afgivne Betænkning over Forslaget.

Bilag.

Gjenpart af Ingenieurcommissionens Skrivelse til Indre-Departementet, dateret 10de Juli 1871.

Med Skrivelse af 9de Juni sidstleden har det Kongelige Departement til Commissionens Betænkning oversendt hermed tilbagefølgende tvende Tegninger samt en Skrivelse fra Ingenieur Torp af 30te Mai sidstleden, vedrørende Plan med Detailler til en fuldstændig Ombygning af Jernbanebroen over Glommen ved Fetsund.

I Sagens Anledning har Ingenieur Torp været tilkaldt til Deeltagelse i Commissionens Forhandlinger og bistaaet med de yderligere Oplysninger, hvorom derunder blev Spørgsmaal.

Planen gaaer ud paa Ombygning af den resterende Tømmerbro med 12 Spand, hvert 90 Fod langt, overbygget med tvende Gitterværks Bærevægge af Smedejern, hvilende paa Aag af Støbejerns Skruepæle, 4 i hvert Aag, hvoraf tvende bærende med 3 Fods Diameter, anbragte under Bærevæggene, medens de øvrige 2 med kun 16 Tommers Diameter væsentlig skulle være afstivende.

Omkostningerne for den hele Ombygning ere anslaaede til 101 750 Spd., hvoraf 17 950 Spd. foreslaaes anvendte til Udførelse i kommende Vinter af de tvende østligste Spand, deri iberegnet Anskaffelse af tvende Apparater til Pælenes Nedbringelse, tilsammen anslaaede til 750 Spd.

Med Hensyn til denne Plan finder Commissionen Anledning til at bemærke Følgende:

Et Hovedspørgsmaal bliver Valget af Underbygning, da dette tillige maa komme til Indflydelse paa Spandvidden. De hidtil udførte Jernspand hvile paa Steenkar, medens der for den fortsatte Ombygning nu er optaget Jernpæle, en Overgang, der er antydet i tidligere Udtalelser af denne Commission i Sagens Anledning og senest i Betænkning af 15de September 1870. Efter den relative Priis af Over- og Underbygning skulde det billigste Spand for Tilfældet blive noget større end 90 Fod. I nævnte Betænkning nævnes 90 til 100 Fod. De af Jernbanedirecteuren indhentede Oplysninger give imidlertid Grund til at blive staaende ved 90 Fod som den største Spandvidde, der efter nærværende Erfaring tør ansees tilraadelig med Underbygning af Jernpæle. Med Steenkar derimod skulde saadanne Stabilitetshensyn ikke have været til Hinder for hvilken som helst forøvrigt praktisk Spandvidde, og har 150 Fod under Commissionens Forhandlinger været nævnt som ønskelig for at gjøre Flødningsforholdene mere uafhængige af Broen, men for kostbar til at komme i Betragtning. Det i oeconomisk Henseende fordeelagtigste Spand vilde antagelig falde omkring 100 Fod, og med dette vilde Forskjellen i Anlægsomkostningerne i det Hele neppe have stillet sig saa væsentlig høiere, at denne skulde have været tillagt afgjørende Indflydelse paa Valget. Erfaring fra de allerede udførte Steenkar i dette Flodprofil har derimod vist, at deres Beskyttelse mod Bundens Udskjæring har krævet forholdsviis betydelige Steenfyldninger, disse have medført Opstuvning, og kastet Strømmen over til Underskjæring af de nærmeste tilstødende Aag af Tømmerbroen, hvor denne Omstændighed bliver meget generende, da man her af Hensyn til den kommende Ombygning ikke har Anledning til at styrke Bunden, og maa den tillægges adskillig Vægt, naar det gjælder en successiv Ombygning gjennem en længere Aarrække. At disse Opfyldninger omkring Karrenes Fundamenter selv gjennem en længere Fremtid skulde tiltrænge Control og Udbedring, samt medføre en Forøgelse af Strømhastigheden, der undgaaes ved de foreslaaede Jernpæleaag, bør heller ikke lades ud af Betragtning. Endelig er Udførelsen af Pilotagen for Steenkarrene under Tømmerbroen, som stadig maa holdes aaben for Trafikken, forbunden med adskilligt mere Besvær, end Nedbringelsen af de foreslaaede Skruepæle kan antages at medføre. I saa Henseende falder det valgte Spand af 90 Fod meget heldigt, idet de anbringende Jernpæleaag intetsteds kommer i Collision med de nærværende Tømmeraag. Uagtet det ligeoverfor den nærmeste Fare, hvorfor Broens Stabilitet hidtil har været og fremdeles maa antages udsat, nemlig betydelige Paasætninger af Flødningstømmer, maa indrømmes, at massive Steenkar foruden berørte Adgang til større Spand paa sin Side tillige har Fordelen af større Modstandsevne i det Hele, saa finder Commissionen dog af ovenberørte Hensyn Grund til at fastholde Valget af Jernaag, som den maa anse tilstrækkelig betryggende og for Tilfældet tjenligst.

Aagenes tvende Bærepæle skulde gives 3 Fods ydre Diameter, $1\frac{1}{8}$ Tommes Godstykkelse og fyldes efter Nedbringelsen med Beton. Deres Høide indtil Lavvand gaaer i det Dybeste af Elveprofilet op til $40\frac{1}{2}$ Fod, hvoraf 20 Fod i Grunden. Skruen har 9 Tommers Projection, dens Diameter bliver saaledes $4\frac{1}{2}$ Fod, og det hele bærende Tversnit, Skruen iberegnet, bliver 15,9 Kvadratfod.

Hvert Spand af Overbygningen er opgivet at veie 42 Tons, den største tilfældige Belastning af Skinnesporet er anslaaet til 90 Tons, tilsammen 132 Tons, hvoraf der paa den øvre Bærepæl, som kommer Skinnesporet nærmest og skal betegnes med A., vil komme høist circa 84 Tons, som tillagt den halve Vægt af selve Pæleaaget, angivet til 26 Tons, ialt udgjør circa 110 Tons. Under de samme Forudsætninger belastes den anden Bærepæl under Kjørebroen, som skal betegnes med B, kun med 74 Tons, men dennes Belastning stiger til omkring 85 Tons, naar man istedetfor den tilfældige Belastning paa Skinnesporet, forudsætter Kjørebroen, under tæt Mennesketrængsel, anslaaet til 100 ℔ pr. Kvadratfod af den 12 Fod brede Bane.

I Forslaget er anført, at saadanne Skruepæle ved Jernbanebroer i Indien bære omtrent 5 Tons pr. Kvadratfod af deres Tversnit, Skruen iberegnet. Efter denne Erfaring, som det ikke ansees raadeligt at overskride, skulde Pælen A være givet Tversnit circa 22 Qvadratfod, Pælen B circa 17 Qvadratfod. Begge have faaet, som anført, 15,9 Qvadratfod, hvilket saaledes skulde være nær passende for B, 2 Tommers Forøgelse af Skruens Diameter vilde være tilstrækkelig til at udfylde Differentsen, denne er derimod væsentlig for A, som skulde være givet circa $5\frac{1}{3}$ Fods Diameter, eller 10 Tommer mere. Dette Tillæg i Diameter af Tversnittet gjennem Skruen vil kunne opnaaes enten ved at beholde Pælens Diameter og kun forøge Skruens Projection, som da bliver 14 Tommer, medens den nu er 9 Tommer, eller ved Overførelse af det hele Tillæg paa Pælens Diameter, eller endelig ved Fordeling imellem begge. Tillæg i Pælediameteren forøger Aagets Modstandsevne i det Hele, og maa saaledes under forøvrigt lige Omstændigheder gives Fortrinnet, der ere imidlertid saavel oeconomiske som andre Hensyn at tage i Betragtning, og Commissionen finder, at Valget mellem disse Alternativer bør overlades til nærmere Bestemmelse efter Underhandling med vedkommende Værksted, da der for Stabilitetens Skyld ikke bør lægges afgjørende Vægt paa det Ene eller det Andet. Det bærende Tversnit af den hule Pæl er 127 Qvadrattommer, kvilket kun giver 0,9 Tons pr. Qvadrattomme, saaledes er Pælen ikke saa stærkt belastet, at den skulde tiltrænge forøget Tversnit for Verticalbelastningen. Det bemærkes, at der i Forslaget forekommer en Regnefeil ved Bestemmelsen af disse Pæles Bæreevne, samt at den permanente Belastning af Overbygningen er fordeelt i Forhold som 2 til 1, ligesom den tilfældige, medens det ulige Forhold efter Constructionen høist kan sættes som 4 til 3 for den permanentes Vedkommende, hvilket Forhold ovenfor er lagt til Grund for deres Fordeling.

Ved ovenstaaende Bemærkning er ligesaalidt som i Forslaget taget Hensyn til, at Vingepælene i nogen Grad ville kunne deeltage i Bæringen. Disses Diameter gjennem Skruen er antagelig forudsat at blive 2 Fod 10 Tommer, som de ville faa, naar Skruen ogsaa her gives 9 Tommers Projection, dette giver for circa 5 Qvadratfod bærende Tversnit uden paaregnet Udfyldning. Hver af dem skulde saaledes kunne, med Forudsætning som for Hovedpælene, bære indtil 25 Tons hver, og vil det afhænge af Aagets Tværforbindelser, hvor stor Deel af denne Bæreevne, der vil kunne paaregnes til Assistence for disse. Man anseer det imidlertid tilraadeligst, som i Forslaget, ikke at lade denne Bistand komme til Afdrag i Bestemmelsen af den bærende Flade for Hovedpælene, men at beholde den som Sikkerhedsoverskud.

Ved Lavvand ere Grundpælene afsluttede og indbyrdes forbundne med en sammensat Jernbjelke af kasseformig Construction. Dennes Tværsnit er imellem Hovedpælene udvendig 4 Fod 4 Tommer bredt med 1 Fod 8 Tommers Høide. Udenfor Hovedpælene forringes Bredden i Forhold til den mindre Diameter af Vingepælene. Bjelkens Sidestykker ere delte i tvende Lag efter Høiden og skulle være af Støbejern. Over- og Underpladen skulde udføres med $\frac{3}{8}$ Toms Smedejernsplader. Over denne Jernbjelke fortsættes kun Hovedpælene, som oventil i Brohøiden, henimod 25 Fod over Lavvand forbindes med en Støbejerns Kapstok af dobbelt T Profil. Dertil kommer Afstivning indbyrdes og mod Hovederne af Vingepælene ved Kryds- og Skraastivere sammensatte af Vinkeljern og T Jern. Denne Afstivning er med Hensyn til Tømmergangen tæt indklædt med liggende Planker. Den hele Anordning finder Commissionen grei og hensigtsmæssig, og har kun Bemærkning at gjøre ved den mod Strømmen vendende Skraastiver imellem Hovedpælen A og tilhørende øvre Vingepæle. Denne Skraastiver, som umiddelbart er udsat for det paasættendes Tømmer, skulde ikke alene trænge muligst Sidestivhed, men ogsaa speciel Anordning for at undgaa Vedhængen af paadrivende Tømmerstokke. Dette antages uden væsentlig Forøgelse af Skraastiverens Jernvægt at kunne opnaaes ved i Tversnittet at lade den i Aagets Flugt fremspringende Flange eller Kam falde bort, lægge dennes Material i Forøgelse af Tværsnittets Bredde paatvers af Aaget, samt endelig ved udenpaa og langs Skraastiveren at forbolte et Rundtømmer af passende Diameter, beslaaet paa Undersiden saavidt at det kan ligge stødt an.

I Broens Overbygning ere de 92 Fod lange og 8 Fod 3 Tommer høie Gitterværks Bærevægge, ligesom Tilfældet var med Hovedpælene, ulige stærkt belastede paa Grund af den ulige Afstand fra Sporets Midte.

Med største tilfældige Belastning paa Skinnesporet, skulde denne i Forbindelse med Overbygningens egen Vægt, som ovenfor, tilsammen udgjøre 132 Tons, hvoraf circa 84 Tons maa bæres af den nærmeste Bærevæg A, de 48 Tons af den anden Bærevæg B. Dennes Belastning kan imidlertid, som ogsaa ovenfor antydet under Behandlingen af Bærepælene, blive større, naar man supponerer den største til-

fældige Last paa Kjørebroen istedetfor paa Skinnesporet; den bør da anslaaes til omkring 59 à 60 Tons.

Bærevæggen A bør altsaa beregnes for en største jevnt fordeelt Belastning af 84 Tons, B for 60 Tons; dette giver største Spænding i Tryk- og Strækramme for:

$$A \text{ af: } \frac{84 \times 92}{8 \times 8} = 120{,}75 \text{ Tons.}$$

$$B \text{ af: } \frac{60 \times 92}{8 \times 8} = 86{,}25 \text{ Tons.}$$

I det midtre Tværsnit bestaa Rammerne for A af 4 Stykker 18 Tommer brede $\frac{3}{8}$ Toms Plader, gjør 27 Qvadrattommer, Rammerne for B af 3 Stykker saadanne Plader, gjør $20\frac{1}{4}$ Qvadrattomme. Dette giver største Spænding pr. Qvadrattomme i A = 4,47 Tons og største Spænding pr. Qvadrattomme i B = 4,26 Tons.

Ved vore tidligere Jernbroer har man ikke gjerne villet overskride 4 Tons pr. Qvadrattomme, men da disse Bærevægge, hvis Detailleconstruction er bragt i Forslag af det anbydende Værksted, forøvrigt ere særdeles stivt afbundne, finder man for Tilfældet ingen Betænkelighed ved at blive staaende ved det foreslaaede Tværsnit.

Pladeantallet i Rammerne er aftagende fra Midten mod Vederlagene med Overgange paa en Pladetykkelse mindre, fordeelt paa hver Femtedeel af Bærevæggens Længde.

I Bærevæggen A faa Baandene følgende Stræk under den Fordeling af den tilfældige Belastning, som giver Maximum for hver enkelt af dem:

Baandet	M	3,5	Tons	med	Tversnitindhold	$1\frac{7}{8}$	□"	giver pr.	□"	1,9	Tons Stræk.
—	M	4,1	„	„	—	$1\frac{7}{8}$	„	—	„	2,2	„ —
—	L	4,7	„	„	—	$2\frac{3}{16}$	„	—	„	2,2	„ —
—	L	5,3	„	„	—	$2\frac{3}{16}$	„	—	„	2,7	„ —
—	K	5,9	„	„	—	$2\frac{5}{8}$	„	—	„	2,2	„ —
—	K	6,6	„	„	—	$2\frac{5}{8}$	„	—	„	2,5	„ —
—	J	7,3	„	„	—	3	„	—	„	2,4	„ —
—	J	8,0	„	„	—	3	„	—	„	2,7	„ —
—	H	8,7	„	„	—	$3\frac{1}{2}$	„	—	„	2,5	„ —
—	H	9,5	„	„	—	$3\frac{1}{2}$	„	—	„	2,7	„ —
—	G	10,4	„	„	—	4	„	—	„	2,6	„ —
—	G	11,3	„	„	—	4	„	—	„	2,8	„ —

I Bærevæggen A faa de tilsvarende Stræbere under samme Forudsætning følgende Maximumstryk pr. Qvadrattomme Tværsnit:

Stræber	F	3,0	Tons	med	Tværsnit	$2\frac{13}{16}$	□"	giver pr.	□"	1,1	Tons Tryk.
—	E og E	3,5 og 4	—	„	—	$3\frac{1}{2}$	„	—	„	1,0 og 1,2	— —
—	D „ D	4,7 „ 5,3	—	„	—	$3\frac{15}{16}$	„	—	„	1,2 „ 1,3	— —
—	C „ C	5,9 „ 6,6	—	„	—	$5\frac{7}{16}$	„	—	„	1,1 „ 1,2	— —
—	B „ B	7,3 „ 8,0	—	„	—	$7\frac{9}{16}$	„	—	„	0,9 „ 1,0	— —
—	AA „ A	8,7, 9,5 og 10,4		„	—	$8\frac{1}{2}$	„	—	„	1,0, 1,1 og 1,2	— —

I Bærevæggen B ere tilsvarende Forhold for Baandene:

Baand	M og M	med Stræk	2,5 og 2,0	Tons	med	Tværsnit	$1\frac{9}{16}$	□"	giver pr.	□"	1,6 og 1,9 Tons Stræk.
—	L „ L	„ —	3,4 „ 3,8	—	„	—	$1\frac{7}{8}$	„	—	„	1,8 „ 2,0 „ —
—	K „ K	„ —	4,2 „ 4,7	—	„	—	$1\frac{7}{8}$	„	—	„	2,2 „ 2,5 „ —
—	J „ J	„ —	5,2 „ 5,7	—	„	—	$2\frac{3}{16}$	„	—	„	2,4 „ 2,6 „ —
—	H „ H	„ —	6,2 „ 6,8	—	„	—	$2\frac{7}{16}$	„	—	„	2,5 „ 2,8 „ —
—	G „ G	„ —	7,4 „ 8,1	—	„	—	$2\frac{5}{8}$	„	—	„	2,8 „ 3,1 „ —

og for Stræberne i Bærevæggen B:

Stræber	F	med Tryk	2,1	Tons	med	Tværsnit	3,0	□"	giver pr.	□"	0,7 Tons Tryk.
—	E og E	„ —	2,5 og 2,9	—	„	—	3,0	„	—	„	0,8 og 1,0 — —
—	D „ D	„ —	3,4 „ 3,8	—	„	—	3,0	„	—	„	1,1 „ 1,3 — —
—	C „ C	„ —	4,2 „ 4,7	—	„	—	$4\frac{9}{16}$	„	—	„	0,9 „ 1,0 — —
—	B „ B	„ —	5,2 „ 5,7	—	„	—	$5\frac{3}{8}$	„	—	„	1,0 „ 1,1 — —
—	AA „ A	„ —	6,2, 6,8 og 7,4	—	„	—	$6\frac{5}{8}$	„	—	„	0,9, 1,0 og 1,1 — —

Denne Beregning, der ikke er overeensstemmende med Forslagets, men corrigeret saavel med Hensyn til Bærevæggenes Belastning som dennes Fordeling gjennem Diagonalerne, viser, at Strækket i Baandene i det Høieste gaar op til omkring 3 Tons, hvilket maa ansees meget moderat. Dertil er Bærevæggen over hver Tverbjelke afstivet med et stærkt T. Jern.

Disse ere med ovenstaaende Fordeling af Spændingerne gjennem Bærevæggen ikke tagne i Betragtning som overførende Constructionsdele, fordi de som saadanne ere overflødige og formeentlig heller ikke af Constructøren paaregnede, idet hveranden af disse Afstivninger falder udenfor Diagonalernes Krydsningspunkter i Rammerne. Dette bemærkes af den Grund, at der i det foreliggende Forslag sees at være gaaet ud fra en anden Opfatning af Bærevægssystemet.

Ved en noget modificeret Construction af disse Afstivninger kunde de have været benyttet som Overførere af Trykket imellem Rammerne og gjort Diagonalstræberne overflødige. Man vilde derved uden Tvivl kunne have opnaaet tilstrækkelig Styrke med noget mindre Jernvægt i Overbygningen, men samtidig med Opgivelse af en Deel af den Stivhed mod Bøining under Lasten, hvoraf den foreslaaede Construction vil være i Besiddelse. Af Hensyn til Underbygningen tror Commissionen at denne Betragtning bør være afgjørende til Fordeel for Valget af den foreslaaede.

Da Overbygningens Construction forøvrigt med sine Pladejerns Tverbjelker og Langløbere under Sporet samt Anordning af dette og af Kjørebanen er analog med de allerede udførte Jernspand, giver den kun Anledning til den Bemærkning, at der i Planerne ikke er antydet Vindkors, som selvfølgelig maa være forudsat anbragte, og dette formeentlig i Overeensstemmelse med Anordningen af disse ved de tidligere Spand.

Ved Omkostningsoverslaget, der i det Væsentlige er baseret paa Anbud fra England og selvfølgelig i Tidens Løb vil variere med Priserne paa Jernmarkedet, finder man Intet at bemærke.

I Overeensstemmelse med ovennævnte tidligere Betænkning er Commissionen enig i, at de tvende østlige Spand, hvormed man naaer over den nærværende Udskjæring i Elvebunden, der truer Stabiliteten af herværende Tømmeraag, komme til Udførelse strax, medens den fortsatte Ombygning vestover bør iværksættes med et Par Spand ad Gangen, eftersom den fremskridende Raaddenhed i Tømmerbroen medfører Behov af væsentlig Fornyelse eller andre Omstændigheder, saasom særdeles gunstige Jernpriser, maatte gjøre det tilraadeligt, og saaledes, at de brugbare Dele af de optagne Tømmerspand benyttes til Vedligeholdelse af den længst gjenstaaende vestlige Deel af Tømmerbroen.

Da Jernbroen koster omkring 4 Gange saa meget som den nærværende Tømmerconstruction, der efterhaanden skal afløses, kan det ikke være tvivlsomt, at den vestlige, for Tømmerpaasætningen mindre udsatte Deel af den nærværende Bro vil kunne vedligeholdes for mindre end Renterne af det Capitaludlæg, der udsættes ved Sammes Udnyttelse, saalænge som andre Hensyn maatte tillade, at den bliver staaende.

Jernbanedirecteuren, der var fraværende paa en Forretningsreise under Sagens Behandling i Commissionen, er gjort bekjendt med denne Betænkning, og har i Sagens Anledning tilstillet Commissionen vedlagte Skrivelse af 29de Juni, der ikke giver Anledning til nogen yderligere Bemærkning, da Directeuren i det Væsentlige erklærer sig enig i Commissionens Udtalelser.

F. Angaaende Forandring af to 3die Plads Passageervogne til Postvogne.

Skrivelse af 6te Juli 1870 fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

For Postens Befordring mellem Christiania og Sverige ønsker Postdepartementet fra anstundende Høst af egne dertil indrettede Jernbanevogne. Under Forudsætning, at der daglig bliver befordret en Post i hver Retning, skulde hertil udfordres mindst 3 Vogne, nemlig 1 i hvert af de 2de Train og 1 i Reserve eller under Reparation. Directionen troer imidlertid, at man for det Første kan forsøge at hjælpe sig med kun 2 Vogne, da en af dem hver Dag kommer til Christiania, hvor der altid bliver nogen Tid til Smaareparationers Udførelse, og da i den første Tid nogen større Reparation maa ventes undgaaet.

Efter stedfunden Conference med Postdepartementet angaaende Vognenes Construction og Udstyr antages det derfor, at dette Departements Ønske paa den billigste Maade kan imødekommes ved at forandre 2 Stkr. 3die Classe Passageervogne i Overeensstemmelse med vedlagte Ingenieur Hoffs Forslag af 30te April d. A. med tilhørende Rids. Nogen Betænkelighed ved saaledes at indskrænke Passageervognenes Antal troer Directionen ikke der bør haves; thi efter Aabningen af Jernbanen til Stockholm faaer Kongsvingerbanen en Deel Vogne disponible, som nu ere bortleiede til den nordvestre Stambane mellem Grændsen og Arvika, og hvorved man ialfald for den nærmeste Fremtid maa ansee Jernbanen tilstrækkelig forsynet for at kunne bestride den sandsynlig stigende Trafik.

Arbeidets Udførelse formenes at kunne ske billigst ved Hovedbanens Værksted; Omkostningerne derved ville ifølge Hoffs Overslag andrage til 200 à 220 Spd. pr. Vogn.

Det kongelige Departements Bemyndigelse til at lade den omhandlede Forandring af 2 Vogne foretage, tillader Directionen sig i Henhold til det Anførte at udbede, med den Bemærkning, at Udgifterne dertil formeentlig rettest blive at udrede af Kongsvingerbanens Reservefond.

Sluttelig undlader Directionen ikke at tilføie, at den vil søge Godtgjørelsen for Postens Befordring passende forhøiet i Forhold efter det forøgede Vognrum, som derved optages.

Skrivelse af 24de August 1870 fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

I Anledning af Directionens Skrivelse af 6te f. M. meddeles, at Departementet samtykker i, at der af Kongsvingerjernbanens Indtægter anvendes det fornødne Beløb til den foreslaaede Indretning af 2de Stykker 3die Classes Passageervogne til Befordring af Post mellem Christiania og Sverige.

Bilagene tilbagesendes.

G. Angaaende Bestemmelser om Transport af Krigsfornødenheder.

Skrivelse af 18de Juli 1870 med Bilag fra Departementet for det Indre til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

I den i Gjenpart vedlagte Skrivelse af 25de Februar sidstleden har Armeedepartementet bragt paa Bane en Forandring i de ved Kongelig Resolution af 29de August 1855 m. fl. fastsatte Bestemmelser angaaende Transport af Krigsfornødenheder paa Jernbanerne, idet samme har anført, at de omhandlede Bestemmelser medføre en betydelig Forøgelse i Transportudgifter for Militæretaten, uagtet de Gjenstande, om hvis Forsendelse der er Spørgsmaal, for den væsentligste Deel ikke er af anden Beskaffenhed, end Varer, der i Almindelighed forsendes med Jernbanerne.

Man anmoder Directionen om at udtale sig om Sagen.

Bilag.

Gjenpart af Armee-Departementets Skrivelse til Indre-Departementet, dateret 25de Februar 1870.

Under 10de Februar f. A. indberettede Brigade-Intendanten ved 1ste Akershusiske Infanteribrigade hertil, at Udgifterne ved en Militærtransport fra Telthusene i Oplandske ridende Jægercorpses District til Christiania havde andraget til 33 Spd. 35½ ß, hvoraf kun de 5 Spd. 64½ ß udgjorde den virkelige Fragt, medens Lønning og Skydsgodtgjørelse til vedkommende Transportførere androge til 27 Spd. 91 ß.

Departementet henstillede derfor i Skrivelse af 24de April næstefter til Armee-Commandoen at tage under Behandling Spørgsmaalet om, hvorvidt det militaire Transportvæsen, paa Grund af Nutidens Communicationsmidler, navnlig naar Dampskib eller Jernbane benyttes, maatte kunne lade sig ordne paa en hensigtsmæssigere og mere oeconomisk Maade.

I denne Anledning har Armee-Commandoen under 3die November sidstleden blandt Andet udtalt, at den antager, at alle Sorter Krigsfornødenheder, naar undtages Ammunition og andre let antændelige eller exploderende Gjenstande, i Regelen ville kunne forsendes med Jernbanen, uden at nogen Transportfører behøver at medfølge, men at de for Jernbanerne nu afgivne Bestemmelser herfor ere til Hinder.

Da de Gjenstande, om hvis Forsendelse for Militæretaten der er Spørgsmaal, alle kunne siges at være Krigsfornødenheder, men dog for den væsentligste Deel (t. Ex. Beklædnings- og Udrustningssager) ikke ere af anden Beskaffenhed end Varer, der i Almindelighed forsendes med Jernbanerne, tillader man sig — i Betragtning af den uforholdsmæssige Forøgelse i Udgifterne, hvormed det er forbundet at sende Sagerne pr. Jernbane, naar de skulle ledsages af egne Transportførere — at anholde om det ærede Departements Medvirkning til, at de herom i de Kongelige Resolutioner af 29de August 1855, 12te August 1862, 22de October 1864 og 9de Marts 1867 indeholdte Bestemmelser maa, overeensstemmende med Armee-Commandoens Forslag, blive indskrænket til kun at gjælde Ammunition og andre let antændelige eller exploderende Gjenstande.

Skrivelse af 27de Juli 1870 fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til Departementet for det Indre.

Til Svar paa det kongelige Departements Skrivelse af 18de dennes med Bilage tilbagemeldes, at Intet fra Jernbanens Side vides at være til Hinder for at ophæve Bestemmelsen om, at Krigsfornødenheder skal være ledsaget af en eller flere Førere under Transport paa Jernbanen. Selv for almindelig Ammunitions Vedkommende antages Førere at være ufornødne. Kun bør det iagttages, at Gjenstandene behørig emballeres og mærkes, og at der sørges for at de blive betimelig afhentede fra Ankomststationerne, hvilket Sidste især er fornødent hvad Amunitionen betræffer.

Angaaende Transport af Krudt og Amunition eller andre letantændelige eller explosive Sager bemærkes forøvrigt, at denne under almindelige Forholde kun overtages til visse bestemte Dage (for Tiden 2 Gange hver Maaned) og under Anvendelse af specielle Forsigtighedsregler med Hensyn til Emballage og Mærkning.

H. Om Ordningen af Toldforholdet ved Jernbanen.

Skrivelse af 24de October 1867 med Bilag fra den Kongelige Styrelse for Statens Jernvägstrafik til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Wid ett sammanträde mellan Konglig General-Tullstyrelsen och Trafikstyrelsen för att ordna de förhållanden wid trafiken å linien Arvika-Riksgränsen, hvilka bero deraf, att varor som transporteras mellan de båda länderna, behöfva undergå tullbehandling, öfvereenskoms, att Trafikstyrelsen skulle ombesörja, att såväl underrättelse till allmänheten som order till trafikpersonalen utfärdades angående hvad wid denna tullbehandling vore att iakttaga, såsom här bifogade Promemoria närmare upplyser. Emedan härigenom vissa förpligtelsen skulle åläggas den de Söndenfjeldske Statsjernbanorna tilhörande tågpersonalen, samt anslag uppsättas i Edra vagnar, som ingå i Sverige, får Styrelsen, innan hon vidtager några åtgärder i närvarande ärende, anhålla om Edert utlåtande, huruvida I medgifven utfärdandet af bemälda föreskrifter i hvad beträffar Edra underlydande, och huruvida några förändringar, i Promemorians förslag af Eder önskas; hvarjemte Styrelsen får hemställa huruvida I icke skullen, med afseende på det så väl för allmänheten som jernvägen vigtiga befordrandet af skyndsam tullbehandling, vilja, när de föreslagna anordningarna komma till stånd, utfärda föreskrift för afsändande Norsk jernvägsstation att å gods destineradt till Åmot eller Ottebol, utfärda faktura i twå exemplar, af hvilka det ena då kunde sändas till adressstationen och det andra emellertid wara tillgängligt vid Charlottenberg i och för förtullningen.

Bilag.

P. M. rörande tullbehandling af resandes bagage äfvensom af paket och fraktgods, som öfverföres från Norge til Sverige på jernvägen emellan Christiania och Arvika.

Trafikstyrelsen ombesörjer:

1. Anslag på stationerna och i vagnarne af följande innehåll:

   Underrättelse för resande på jernväg från Norge till Sverige rörande tullbehandling af deras medföljande bagage:

   Effekter, förvarade i Kupén under den resandes egen wård, skola uppgifvas till tullbehandling vid Charlottenberg utan afseende på den station, till hvilken den resande innehar biljett.

   Inregistrerade, under konduktørens wård förvarade, effekter öfverlemnas af denne till tulltjenstemännen:

   vid Charlottenberg, när effekterna äro adresserade till Charlottenberg, Åmot eller Ottebol; samt

   vid Arvika, då desamma äro pollitterade till denna station.

   Sådana effekter återställas icke till den resande förr än undersökning och tullbehandling deraf egt rum.

2. Ordres till konduktörerna på bantågen från Norge till Charlottenberg, Åmot, Ottebol och Arvika att vid an-

svar till vederbörande tulltjensteman vid Charlottenberg utlemna alla såsom bagage inregistrerade, under deras wård stående effekter, som äro pollitterade till Charlottenberg, Åmot eller Ottebol, samt till tulltjenstemännen i Arvika alla dit adresserade dylika effekter.

3. Ordres till konduktörerna på bantågen från Norge till Sverige, att till stationsinspektoren vid Charlottenberg öfverlemna allt bantåget åtföljande paket- och fraktgods, som är adresseradt ej allenast till Charlottenberg utan äfven till Åmot och Ottebol, äfvensom förteckningar öfver samma gods; samt att icke medtaga hvad som är adresseradt till sistnämnda stationer förr än förteckningarna derå, försedda med vederbörande tulltjenstemans påteckning, återbekommits.

4. Ordres till stationsinspektoren vid Charlottenberg att till tulltjenstemännen på stället öfverlemna jemte behöriga förteckningar allt paket- och fraktgods, som under adress till Charlottenberg, Åmot och Ottebol ankommer till stationen från Norska jernvägsstationer; samt att icke tillåta utlemnande vid Charlottenberg eller afsändning derifrån till Åmot eller Ottebol af dylikt gods, förr än vederbörande tulltjensteman sådant skriftligen å förteckningarne medgifvit.

5. Ordres till Stationsinspektoren vid Arvika att till dervarande tulltjenstemän öfverlemna allt paket- och fraktgods, som, under adress till Arvika, till stationen ankommer jemte förteckningar deröfver; och att icke till emottagaren utlemna sådant gods, förr än vederbörande tulltjensteman sådant skriftligen å förteckningarne medgifvit.

Skrivelse af 31te October 1867 fra Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner til den Kongelige Styrelse for Statens Jernvägstrafik.

Til Svar paa Ærede af 24de ds. med Bilag tilbagemeldes, at Directionen for sit Vedkommende Intet har at indvende mod Udfærdigelsen af de foreslaaede Ordres angaaende Toldbehandlingen. Den tillader sig dog at henstille, om der ikke i Promemoriaen, Punkt 2, kunde gjøres den Forandring, at Ordet „tulltjenstman“ ombyttes med „Stationsinspector“, og i Punkt 3, at sidste Deel kom til at lyde omtrent: „samt at ikke medtage fra Charlottenberg til Åmot eller Ottebol nogetsomhelst Andet, end hvad der af Stationsinspectoren leveres til Forsending med Toget.“ — Efter vort Reglement har nemlig Conducteurerne alene at holde sig til Stationsinspectoren angaaende Togets Expedition ved Stationen.

Naar de foreslaaede Anordninger skulle sættes i Værk, hvorom Directionen venter nærmere Meddelelse, skal der blive givet Ordre til de afsendende norske Stationer at sende Følgesedler paa Gods eller Pakker til Åmot og Ottebol Stationer in duplo, hvoraf det ene Exemplar af Conducteuren leveres til Charlottenberg, og det andet til Bestemmelsesstationen.

Skrivelse af 19de Marts 1870 fra Christiania Toldkammer til Hovedjernbanens Direction.

Det Kongelige Finants-Departement har i Skrivelse af 14de ds. begjært sig meddeelt Toldkammerets Betænkning og Forslag angaaende de Forandringer i de gjældende Regler om Vareførselen landværts mellem de forenede Riger, som i Henhold til § 13 i Lov af 17de Juni 1869 antages at burde udvides med Hensyn til Vareforsendelsen paa Jernveien mellem de forenede Riger fra Christiania over Kongsvinger.

Ifølge Lov om landværts Vareførsel mellem de forenede Riger af 18de Marts 1860 skulle Varer, der ere toldpligtige ved den landværts Forsendelse mellem Rigerne, ledsages af en af Toldkammeret paa Afsendelsesstedet eller vedkommende Toldbetjent sammesteds udfærdiget Passeerseddel. Afsenderen har til dette Øiemed over de udenlandske ufortoldede Varer at indlevere Angivelse i 2 ligelydende Exemplarer, hvori Varerne anføres saaledes, at Tolden af dem kan beregnes efter den paa Afsendelsesstedet gjældende Toldtarif, hvorhos Varernes Overeensstemmelse med Angivelsen af Toldopsynet bliver at undersøge, forinden Passeerseddelen udfærdiges. Toldvæsenet paa Afsendelsesstedet, skal paa Passeerseddelen opgive Varernes Værdi, og har Afsenderen at afgive skriftlig Forpligtelse, for at de til

Afsendelse angivne Varer inden 3 Maaneder skulle fremkomme til Bestemmelsesstedet, og, forsaavidt de der ere toldpligtige, behørigen blive angivne til Fortoldning eller til Oplag. Den, der udfærdiger saadan Passeerseddel, er pligtig til, forsaavidt han ikke boer paa Afsendelsesstedet eller ikke ansees vederhæftig, at stille antagelig Selvskyldnercaution for Forpligtelsens Opfyldelse, samt for de af sammes Misligholdelse flydende Bøder, eller i Toldcassen mod Beviis afsætte et saadant Beløb, som af Toldvæsenet ansees betryggende.

Alle disse Former, der i Almindelighed maa ansees nødvendige ved toldpligtige Varers Førsel landværts fra det ene til det andet Rige, antages i en betydelig Grad at kunne simplificeres ved Førsel paa Jernvei under Betingelse af, at den eller de Vogne eller særlige Aflukker af disse, hvori Varerne føres, stilles til Toldvæsenets Disposition, saaledes at de underveis mellem Afsendelsesstedet og Bestemmelsesstedet (paa hvilke begge Steder Toldopsyn maa være ansat, og Toldbehandling maa kunne foregaa) ikke kunne aabnes enten af Jernbanens Betjente eller nogen anden ved Toldvæsenet ikke ansat Functionair, eller benyttes til Transport af andre Varer, end dem, der efter Toldopsynets Bestemmelse deri nedlægges. Den Maade, hvorpaa Vognen stilles til Toldvæsenets Disposition, antages at burde bestaa deri, at den, efterat Paalæsningen under Toldopsyn er foregaaet, af dette forsegles og laases betryggende, og at i sidste Fald Nøglen i forseglet Convolut til Toldopsynets Adresse paa Bestemmelsesstedet forsendes med Toget, for at afleveres til Toldopsynet der. Naar denne Forsendelsesmaade iagttages, formener Toldkammeret, at det er tilstrækkeligt, at Vareafsenderne indleverer en Angivelse indeholdende for Transitvarers Vedkommende Collyernes Slags og Mærke, for Creditoplagsvarers Vodkommende, deres Mængde og Slags, og for toldberigtigede eller indenlandske Varer, der ere toldpligtige ved Indførsel til Sverige, Slags og Mærke, samt med Ledsagelse af Productionsbeviis. Angivelsen, paategnet Toldopsynets Attest om at Varerne ere afsendt til Sverige i aflaaset og forseglet Vogn, vil derefter være tilstrækkelig Legitimation for, at de ere udførte fra Riget.

Til Underretning for Toldopsynet paa Bestemmelsesstedet bør den aflaasede Vogn være ledsaget af en Varefortegnelse, der indeholder en Extract af Angivelserne, og — forsaavidt angaar her i Landet fortoldede eller producerede Varer — i særskilt Rubrik Toldopsynets Attestation herom.

Disse Bestemmelser antages at kunne træde istedetfor Bestemmelserne i Loven af 18de Mai 1860 i alle Tilfælde, hvor Varerne forsendes gjennem Toldopsynet fra Christiania eller Kongsvinger.

Forinden Toldkammeret i Sagens Anledning fremsætter Forslag, har man troet at burde udbede sig den ærede Directions Udtalelse om Foranstaaende.

Skrivelse af 2den Mai 1870 med 2 Bilage fra Directionen for den norske Hovedjernbane til Toldkammeret i Christiania.

I Anledning det ærede Toldkammers Skrivelse af 19de Marts d. A. skal Directionen tillade sig at bemærke:

De Former, der ved Lov af 18de Mai 1860 ere foreskrevne for landværts Vareførsel mellem de forenede Riger, ere formeentlig nødvendige alene derfor, at en tilbørlig Control med, at de til Forsendelse angivne Varer ogsaa virkelig blive befordrede til deres Bestemmelsessted, ikke lettelig paa anden Maade kan føres, naar Transporten maa skee med almindelige Kjørere. At Loven af 17de Jnni 1869 § 13 indrømmer Undtagelser fra disse Former til Fordeel for Jernbanefærdselen antages at være motiveret derved, at ved denne Transportmaade er Controllen deels lettere udførbar, deels mindre fornøden. Hvad der for Toldvæsenet med Hensyn til den omhandlede Vareførsel maa være af Vigtighed, er vel at sikre sig, at Transitvarer og Varer, der kun her svare halv Told, virkelig blive førte ud af Riget. Denne Sikkerhed antages i ønskeligste Grad opnaaet, naar Beviis haves for, at Varen er indleveret paa Jernbanen og angivet til Forsendelse til svensk Station. Jernbanebestyrelsen maa nemlig i sin egen Interesse føre den strengeste Control med, at Intet bliver transporteret paa samme, uden at være behørigen bogført og ledsaget af Factura eller Fragtseddel, og med, at hvad den har modtaget til Forsendelse, ogsaa virkelig kommer frem til det opgivne Bestemmelssted. Det er derfor Directionens Mening, at Varerne komme lige sikkert rigtig frem, hvad enten de føres paa aaben eller paa en af Toldvæsenet forseglet Vogn. Skulde yderligere Sikkerhed i denne Henseende findes ønskelig, maatte den formeentlig kunne opnaaes ved Hjælp af den Toldbetjent, der daglig følger med Trainene frem og tilbage mellem Charlottenberg og Christiania, naar Jernbanen forpligtedes til ikke at sende noget til Sverige adresseret Gods eller Pakke med andre Train end dem, med hvilke Toldbetjent fulgte.

Den nu stedfindende Ordning af Forholdet mellem Jernbanen og begge Rigers Toldvæsen erfares af hoslagte Afskrifter af Overeenskomten af 3die Mai 1869 og af den svenske Trafikstyrelses Skrivelse til Directionen af 20de November 1867, hvortil kommer et specielt Paalæg til Stationsmesterne paa Kongsvinger og Christiania, om ikke at udlevere noget fra Sverige ankommet Gods, Pakker eller Bagage, uden først dertil at have erholdt Toldopsynets Sam-

tykke. Naar hensees hertil, og til hvad ovenfor er anført, tror Directionen, at den af det ærede Toldkommer antydede Forsegling af Jernbanens Vogne maa ansees som en overflødig Forsigtighedsforanstaltning, der altsaa kun medfører Tidsspilde og Bekostning uden at være af nogen Nytte.

Hoved- og Kongsvingerbanen eier tilsammen kun 5 heellukkede Vogne, samt 7 Hestevogne, hvilke med forholdsviis liden Bekostning kunne indrettes til at aflaases; de Dage, da Transport af Krudt eller Heste forefalder, bliver dette Vognantal yderligere reduceret. Saa høist ubetydelig som Mellemrigstrafikken med Gods etc. for Tiden er, kan vel Vogntallet i de fleste Tilfælde antages tilstrækkeligt, naar det forudsættes, at Godset til Charlottenberg med tilhørende Åmot og Ottebol og til Arvika kan læsses herfra i den samme Vogn, og denne Vogn kan aabnes paa Kongsvinger for at paalæsses, hvad derfra maatte komme; dog maa det bemærkes, at enkelte Godssorter, saasom Olier, Syrer etc., kræve egne Vogne for ikke at beskadige andet Gods, og at derfor til disse maa skaffes særskilt Vogn, om Kvantummet, der forsendes, end er nok saa lidet; det mindste Vognantal, som derfor maa forudsættes fornødent for at tilfredsstille den nuværende ringe Trafik, antages at være 2 Stkr. med et af de daglige Op- og Nedtrain og 2 Stkr. i Christiania og Arvika under Læsning, i Alt 8 Stkr., hvorved man, naar alle Vogne ere istand, og ingen behøves til Heste eller Krudt, vil have 2de Reservevogne i Christiania og Arvika, som imidlertid ikke godt kan disponeres midlertidig til andet Brug.

Da der fra Endestationerne en Gang daglig maatte sendes 2de af de for Toldvæset disponible Vogne heelt frem, uden Hensyn til om der i samme fandtes meget eller intet Gods — Mellemstationerne Charlottenberg eller Kongsvinger kunde nemlig have Toldgods at forsende —, og da man ikke skulde have Adgang til at benytte de samme Vogne for andet end Toldgods, vilde Følgen blive, at disse Vogne som oftest vilde komme til at gaa nær tomme, og at Jernbanen saaledes vilde paaføres et ikke ubetydeligt Tab. Udgiften til Driften og Vedligeholdelsen af disse Vogne udgjør nemlig 5 ß pr. Vognmiil, og til Forrentning af deres Værdi mindst 5 ß pr. Vognmiil, tilsammen 10 ß; til Trækkekraften antages 6 ß pr. Vognmiil. Alene Locomotiv- og Vognudgiften for Aaret ved at kjøre disse Vogne en Gang daglig op og ned mellem Christiania og Charlottenberg vilde saaledes udgjøre 365 × 2 × 25,2 × 16 ß d. e. 2 452 Spd. De norske Jernbaners hele Trafikindtægt af diverse Varer mellem Sverige og Christiania og Kongsvinger udgjorde i Aaret 1868 — det sidste Aar, for hvilket Beretning er færdig — kun 2 105 Spd. 85 ß. Trafikmængden af disse Varer udgjorde 140 912 Centnermile; da Vognmilene for eet Aar for 2 Vogne vilde udgjøre 18 396, vilde altsaa hver af de 2de Vogne kun have været læssede med i Gjennemsnit 7,7 Centner, d. e. med omtrent $\frac{1}{14}$ af fuldt Læs.

For en oeconomisk Drift af Jernbanen ansees det derfor i høi Grad ønskeligt, om den af det ærede Toldkammer opstillede Fordring paa Overladelse af Vogne til udelukkende Disposition kunde frafaldes. Directionen tror, at man i alt Fald burde gjøre et Forsøg med at ordne Forsendelsen paa den her foreslaaede Maade for at vinde Erfaring, om dette virkelig skulde lede til Tab for Toldvæsenet, hvilket Directionen ikke antager.

Bilag 1.

Skrivelse af 20de November 1867 fra Kongelige Styrelsen för Statens jernvägstrafik til Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner.

Åberopande Styrelsens skrifvelse af den 24. sidstlidne Oktober och Edert derå mottagna svar af den 31. i samma månad, får Styrelsen med underrättelse att de i skrifvelsen och p m. omnämnde åtgärder med anledning af tullbehandlingen vid gränsen, skola från och med den 1. nästkommande December sättas i verket, härmed anhålla:

att de anslag rörande tullbehandlingen af bagage, som från Trafikdirectøren i Arvika till Eder öfversändas, må blifva uppsatta vid de Norska stationer, hvarifrån direct biljettförsäljning till Svensk station eger rum, samt uti personvagnarne i de bantåg, som passera Riksgränsen;

att konduktørerna å dessa tåg må erhålla bestämd föreskrift att till Stationsbefalet vid Charlottenberg utan särskild påminnelse utlemna allt med tåget följande bagage och gods, som är adresseradt till Charlottenberg, Åmot eller Ottebol, samt att, då tåg framkommer till Arvika, hafva dit adresseradt bagage så ordnat i bagagevagnen, att det från de Norska stationerna mottagna icke är sammenblandadt med det, som mottagits vid Svensk station;

at konduktørernas uppmärksamhet fästes på, att de äro ansvariga enligt Svensk lag, i händelse, genom deras underlåtenhet eller försummelse att iakttaga gifna föreskrifter, oloflig införsel af gods till Sverige befrämjas; samt slutligen

att stationsbefälet å de Norska Stationerna ålägges att för gods och paketer till Åmot och Ottebol utskrifva och medsända godslistor (följesedlar i två exemplar).

Bilag 2.

Overeenskomst, angaaende Ordning af Forholdet mellem Jernbanen og det norske Toldvæsen.

§ 1.

Ethvert Jernbanetog, som fører Gods og Personer, er Toldvæsenets Eftersyn underkastet.

§ 2.

Naar et Jernbanetog fra Sverige er ankommet til Grændsestationen Magnord, og der er standset, har Toldvæsenets Betjente Ret til af Conducteuren, der fører Toget, at forlange sig overleveret Fortegnelser eller Følgesedler over alt det Gods, som findes paa Toget, og som er indregisteret og stillet under Conducteurens Omsorg.

§ 3.

Toldbetjenten, som fra Magnord ledsager Toget til Kongsvinger, har uhindret Adgang til Stoppevognene samt, forsaavidt tilstrækkeligt Ophold ved Stationerne finder Sted, ogsaa til de øvrige Vogne i hvilke Gods er hensat, ligesom de selvfølgelig har Adgang til Coupeerne. Under Farten maa han dog ikke tage Ophold i 1ste Pladses Coupeer længere, end hans Forretninger kræver det.

§ 4.

Efterat Følgesedlerne eller Fortegnelserne over det medbringende Gods af Toldbetjenten ere afbenyttede til at forskaffe sig Kundskab om Godset, paategner han enhver af dem sit Navn til Beviis for, at de have været stillede til hans Raadighed. Hvis Toldbetjenten forsømmer denne Paategning, paaligger det Stationsmesteren at forelægge Vedkommende de Sedler, der mangler Paategning, til Underskrift, hvilken Underskrift uden Ophold maa finde Sted.

§ 5.

Naar et Jernbanetog er ankommet og standset ved Kongsvinger Jernbanestation, skulle Toldvæsenets Betjente uvægerlig have Adgang til alle Togets Vogne, herunder ogsaa indbefattet Locomotiver og Tender. Paa Locomotiv, der er igang, maa Toldvæsenets Betjente dog ikke tage Ophold. Det paaligger derhos Jernbanens Betjente at give Toldbetjenterne de Underretninger om det medbringende Gods, og de medfølgende Passagerer, som de efter deres Bestillings Medfør forlange, og som vedkommende Jernbanebetjent kan give. Ved Toldvæsenets Eftersyn eller Forseglling paa Toget bør en af Jernbanens Betjente være nærværende for at varetage Jernbanens Tarv. — Bortfører Toldvæsenet nogen Colly fra Toget, maa det herfor strax efter Togets Afgang give behørig Qvittering til Jernbanen, indeholdende Oplysning om Collyets Beskrivelse, Mærke og Adresse.

§ 6.

Til Eftersyn og Forseglinger af Vogne eller Gods paa Vognene skal Stationsmesteren, eller den, som for ham forretter, ved Jernbanens Betjente yde Toldvæsenets Betjente den fornødne Bistand. Trænger Toldvæsenet yderligere Assistance herved, skal denne af Jernbanens Betjente ydes.

§ 7.

Toldboden er det Sted, hvor Stykgods bør eftersees, men forsaavidt særegne Omstændigheder maatte være forhaanden, kan Toldopsynet meddele Samtykke til, at Eftersynet skeer andensteds, dog at det, uagtet saadant Samtykke, er Toldvæsenet uformeent at forlange Varerne, efterhaanden som de oplæsses, henførte til Toldbodens Pakhuus. Flytningen skeer i saa Fald ved Toldvæsenets Betjente. Colly, som er i Toldvæsenets Værge, og paa hvilke der er Fragt at betale til Jernbanen, maa af Toldvæsenet ikke leveres Eieren, forinden denne præsterer Jernbanens Qvittering for, at Fragten er betalt. Det Gods, som Toldvæsenet ikke ved Eftersynet tager under Forvaring, kan af Jernbanen henbringes paa dens Pakhuus.

§ 8.

Foruden i Jernbanens Vogne kan og bør Eftersøgning efter toldforsvegne og forbudne Varer, naar vedkommende Toldbetjente ansee det fornødent, finde Sted i Jernbanens Pakboder og Pakhuusrum til de Tider, hvori de holdes aabne. Vil Toldvæsenets Betjente anbryde Kasser eller Collyer eller bortføre samme, bør Jernbanens tilstedeværende Betjente herom først underrettes, og i sidste Tilfælde Qvittering meddeles, inden Bortførelse finder Sted. Til Tider, da Jernbanens Pakboder og Pakhuusrum holdes lukkede, kan Toldvæsenet ikke forlange Adgang til samme uden ifølge skriftlig Begjæring fra Grændseinspecteuren eller den, som i hans Forfald forretter hans Tjeneste, til Stationsmesteren eller den, som i hans Forfald udfører hans Forretninger.

§ 9.

Senest inden 24 Timer afleveres paa Toldcontoiret mod Qvittering de til Kongsvinger Jernbanestation ankomne Toldpas, som bør være noterede paa vedkommende Følgeseddel eller Factura. Følger Toldbetjent med Toget, maa han medtage alle Toldpas ved sit Gjennemsyn af Facturaerne, og meddele sin Qvittering for Modtagelsen paa Facturaerne. De Varer, som Forpasning skulle tjene til at legitimere, maa ikke udleveres uden efter speciel Tilladelse fra Toldopsynet, som kan forlange Varerne henbragte paa Toldboden.

Ovenstaaende Regler om Forholdet mellem Toldvæsenet og Jernbanen vedtages af undertegnede Direction for Kongsvingerbanen.

Statistique de l'exploitation

pour les exercises 1863–1870.

Longueur et capital employé.	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	1864.	1863.
Longueur totale exploitée jusqu'au station suédoise de Charlottenberg . . Miil	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	7,6	7,0	7,0
kilom.	122,0	122,0	122,0	122,0	122,0	85,8	79,1	79,1
Capital employé par „Miil" jusqu'à la frontière (longueur 10,15 „Miil") . . Spd.	185 323	185 444	182 765	182 768	182 768	193 641	193 641	193 641
- kilom. . . . . fr.	92 227	92 287	90 954	90 955	90 955	96 366	96 366	96 366
Matériel roulant.								
Nombre des locomotives	9	9	9	9	7	7	5	5
— - voitures à voyageurs	28	28	28	28	22	22	22	22
— - — de poste	8	8	8	8	4	3	3	3
— - wagons à marchandises	272	272	272	272	255	180	180	180
— - voitures et wagons en total	308	308	308	308	281	205	205	205
Capacité de charge des wagons à marchandises en total centners	32 000	32 000	32 000	32 000	30 000	21 000	21 000	21 000
kil.	1 593 963	1 593 963	1 593 963	1 593 963	1 494 341	1 046 038	1 046 038	1 046 038
do. do. do. par „Miil" de chemin exploité, centners	2 963	2 963	2 963	2 963	2 777	2 763	3 000	3 000
kil. par kilom.	13 065	13 065	13 065	13 065	12 249	12 220	13 225	13 225
Mouvement.								
Parcours des locomotives . . . . . Miil	22 625	22 008	22 220	22 411	20 214	12 587	11 793	10 851
kilom.	255 549	248 580	250 975	253 132	228 317	142 170	133 201	122 562
Consommation en combustible par „Miil" parcouru ℔'s	181	213	214	191	201	201	225	175
kil. par kilom.	7,98	9,39	9,44	8,42	8,86	8,86	9,92	7,72
Nombre des voyageurs	123 234	132 363	137 268	131 176	140 552	82 189	78 838	69 753
— - centners de marchandises	*) 2 421 952	*) 2 470 954	*) 2 534 487	2 183 033	1 877 838	1 252 421	1 316 997	928 046
kil.	120 640 747	123 081 604	126 246 270	108 739 864	93 537 683	62 384 805	65 601 424	46 227 242
Total des „Miil" parcourus par les voyageurs . . Miil	409 221	428 924	444 332	395 071	398 863	280 804	289 383	222 048
kilom.	4 622 151	4 844 696	5 018 730	4 462 327	4 505 158	3 171 681	3 268 581	2 508 032
— „Centnermiil" — — marchandises. Cent. miil.	*) 15 457 568	*) 15 875 532	*) 15 720 652	12 597 961	10 549 280	5 437 757	6 111 782	4 010 463
kil. × kilom.	8 696 728 007	8 931 882 672	8 844 744 176	7 087 857 489	5 935 229 859	3 059 387 696	3 438 607 285	2 256 364 354
Quantités moyennes, calculées sur toute la longueur du chemin de fer: voyageurs	37 891	39 715	41 142	36 580	36 932	36 948	41 340	31 721
marchandises, centners	1 431 256	1 469 957	1 455 616	1 166 478	976 786	715 494	873 112	572 923
kil.	71 292 822	73 220 572	72 506 227	58 103 867	48 655 049	35 639 736	43 490 905	28 538 080

Produits financiers de l'exploitation.

Recettes, résultant du transport des voyageurs . . Spd.	25 311	27 301	28 488	24 514	24 781	18 685	19 538	17 747
fr.	142 273	153 459	160 131	137 793	139 294	105 029	109 823	99 756
— — — des bagages . . Spd.	373	423	426	377	292			
fr.	2 097	2 378	2 395	2 019	1 641	2 485	2 078	1 814
— — — de la poste, des equipages, chevaux, chiens et bestiaux Spd.	2 898	1 960	2 434	1 891	3 031			
fr.	16 290	11 017	13 681	10 729	17 037	13 968	11 680	10 196
— — — des marchandises . . Spd.	77 356	79 204	75 982	64 256	55 543	39 200	49 270	33 708
fr.	434 818	445 206	427 095	361 183	312 207	220 343	276 947	189 473
— — des revenus autres . . . . . Spd.	10 717	8 543	10 849	5 113	10 388	6 249	5 565	4 733
fr.	60 240	48 020	60 982	28 740	58 391	35 125	31 281	26 604
Total Spd.	116 655	117 431	118 179	96 151	94 035	66 619	76 451	58 002
fr.	655 718	660 080	664 284	540 464	528 570	374 465	429 731	326 029
Dépenses: A. pour l'entretien et la surveillance de la voie Spd.	25 618	25 012	27 096	27 556	24 670	16 477	15 402	15 827
fr.	143 999	140 592	152 307	154 892	138 670	92 617	86 574	88 964
B. pour l'exploitation: a. traction et entretien des locomotives Spd.	33 847	32 023	37 090	33 988	35 731	23 558	21 230	18 925
fr.	190 254	180 001	208 483	191 047	200 844	132 420	119 334	106 377
b. entretien des voitures et wagons Spd.	11 465	12 243	15 107	12 778	17 019	9 350	9 222	6 104
fr.	64 445	68 818	84 916	71 825	95 664	52 556	51 837	34 311
c. entretien des stations et du télegraphe Spd.	8 668	6 217	5 782	5 257	6 476	3 716	5 531	1 673
fr.	48 723	34 946	32 501	29 550	36 402	20 888	31 090	9 404
d. salaires du personel des stations et des conducteurs, frais d'éclairage, de combustible etc. des stations . . . Spd.	16 200	16 679	17 352	17 811	16 326	12 254	10 709	11 099
fr.	91 060	93 753	97 536	100 116	91 768	68 880	60 195	62 387
C. frais généraux . . . . . Spd.	4 534	4 180	4 057	3 782	2 479	2 463	2 948	2 441
fr.	25 485	23 496	22 804	21 258	13 934	13 844	16 571	13 721
Total Spd.	100 332	96 354	106 484	101 172	102 701	67 818	65 042	56 069
fr.	563 966	541 606	598 547	568 688	577 282	381 205	365 601	315 164
Produit net . . . . . Spd.	+ 16 323	+ 21 077	+ 11 695	— 5 021	— 8 666	— 1 199	+ 11 409	+ 1 933
fr.	+ 91 752	+ 118 474	+ 65 737	— 28 224	— 48 712	— 6 740	+ 64 130	+ 10 865

*) Marchandises de service non comprises.

Résultats statistiques calculés sur les moyennes.	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	1864.	1863.
„Miil" parcourus par chaque locomotive . . . . . Miil	2 514	2 445	2 469	2 490	2 888	1 798	2 359	2 170
kilom.	28 394	27 620	27 886	28 125	32 620	20 308	26 645	24 510
Rapport des „Miil" de parcours à un „Miil" de longueur	2 095	2 038	2 057	2 075	1 871	1 656	1 685	1 550
Parcours moyen d'un voyageur . . . . . Miil	3,3	3,2	3,2	3,0	2,8	3,4	3,7	3,2
kilom.	37,51	36,60	36,56	34,02	32,05	38,59	41,46	35,95
— — d'un centner de marchandises . . Miil	6,4	6,4	6,2	5,8	5,6	4,3	4,6	4,3
kilom.	72,09	72,57	70,06	65,53	63,25	48,57	51,96	48,57
Produit par „Miil" d'un voyageur . . . . . Spd.	0,062	0,064	0,064	0,062	0,062	0,066	0,067	0,080
par kilom. fr.	0,0308	0,0317	0,0319	0,0309	0,0309	0,0331	0,0336	0,0398
— - — d'un centner de marchandices . Spd.	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,007	0,008	0,008
par kilom d'un kil. fr.	0,00005	0,00005	0,00005	0,00005	0,00005	0,00007	0,00008	0,00008
Produit brut par „Miil" de la longueur exploitée:								
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	2 378,15	2 567,04	2 677,22	2 304,72	2 321,57	2 458,55	2 791,14	2 535,29
par kilom. fr.	1 183,36	1 277,35	1 332,18	1 146,00	1 155,20	1 224,11	1 388,41	1 261,15
des marchandises, bestiaux etc. . . . . Spd.	7 430,92	7 515,18	7 260,74	6 124,72	5 423,52	5 484,87	7 335,43	5 074,57
par kilom. fr.	3 697,61	3 739,53	3 612,92	3 048,46	2 698,72	2 730,90	3 648,88	2 524,26
des revenus autres . . . . . Spd.	992,32	791,02	1 004,54	473,43	961,85	822,24	795,00	676,14
par kilom. fr.	493,77	393,61	499,85	235,57	478,62	409,38	395,46	336,33
Total Spd.	10 801,39	10 873,24	10 942,50	8 902,87	8 706,94	8 765,66	10 921,57	8 286,00
par kilom. fr.	5 374,74	5 410,49	5 444,95	4 430,03	4,332,54	4 364,39	5 432,75	4 121,74
Produit brut par „Miil" du parcours des locomotives:								
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	1,14	1,26	1,30	1,11	1,24	1,48	1,66	1,63
par kilom. fr.	0,565	0,627	0,648	0,552	0.617	0,739	0,824	0,814
des marchandises etc. . . . . Spd.	3,55	3,69	3,53	2,95	2,90	3,31	4,35	3,28
par kilom. fr.	1,765	1,835	1,756	1,469	1,442	1,648	2,167	1,629
des revenus autres . . . . . Spd.	0,47	0,39	0,49	0,23	0,51	0,50	0,47	0,43
par. kilom. fr.	0,236	0,193	0,243	0,114	0,256	0,247	0,235	0.217
Total Spd.	5,16	5,34	5,32	4,29	4,65	5,29	6,48	5,34
par kilom. fr.	2,566	2,655	2,647	2,135	2,315	2,634	3,226	2,660
Dépenses par „Miil" de la longueur exploitée:								
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	2 372	2 316	2 509	2 551	2 284	2 168	2 200	2 261
par kilom. fr.	1 180,32	1 152,39	1 248,42	1 269,61	1 136,64	1 079,45	1 094,49	1 124,70
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	3 134	2 965	3 434	3 147	3 308	3 100	3 034	2 703
par kilom. fr.	1 559,46	1 475,42	1 708,88	1 565,96	1 646,26	1 543,36	1 508,65	1 344,84
des B[b] do. voitures et wagons) . . . Spd.	1 061	1 134	1 399	1 183	1 577	1 230	1 317	872
par kilom. fr.	528,24	564,08	696,03	588,73	784,13	612 54	655,33	433,77
des B[c] (do. l'entretien des stations) Spd.	803	576	535	487	600	489	790	239
par kilom. fr.	399,37	286,44	266,40	242,21	298,38	243,45	393,05	118,89
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	1 500	1 544	1 607	1 649	1 512	1 612	1 530	1 586
par kilom. fr.	746,39	768,47	799,47	820,62	752,20	802,80	761,00	788,71
des C (frais généraux) . . . . . Spd.	420	387	376	350	228	324	421	349
par kilom. fr.	208,89	192,59	186,92	174,25	114,21	161,35	209,49	173,46
Total Spd.	9 290	8 922	9 860	9 367	9 509	8 923	9 292	8 010
par kilom. fr.	4 622,67	4 439,39	4 906,12	4 661,38	4 731,82	4 442,95	4 622,01	3 984,37

Dépenses par „Miil“ du parcours des locomotives:								
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	1,133	1,137	1,219	1,229	1,220	1,309	1,306	1,459
par kilom. fr.	0,564	0,566	0,607	0,612	0,607	0,651	0,650	0,726
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	1,496	1,455	1,669	1,516	1,768	1,872	1,800	1,744
par kilom. fr.	0,744	0,724	0,831	0,754	0,880	0,932	0,896	0,868
des B[b] (do. voitures et wagons) . Spd.	0,507	0,556	0,680	0,570	0,842	0,743	0,782	0,562
par kilom. fr.	0,252	0,277	0,338	0,284	0,419	0,370	0,389	0,279
des B[c] (do. l'entretien des stations) Spd.	0,383	0,282	0,260	0,235	0,320	0,295	0,469	0,154
par kilom. fr.	0,190	0,140	0,129	0,117	0,160	0,147	0,234	0,077
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	0,716	0,758	0,781	0,795	0,808	0,973	0,908	1,023
par kilom. fr.	0,357	0,377	0,389	0,395	0,402	0,484	0,452	0,509
des C (frais généraux) . . . . . Spd.	0,200	0,190	0,183	0,169	0,123	0,196	0,250	0,225
par kilom. fr.	0,100	0,095	0,091	0,085	0,061	0,097	0,124	0,112
Total Spd.	4,435	4,378	4,792	4,514	5,081	5,388	5,515	5,167
par kilom. fr.	2,207	2,179	2,385	2,247	2,529	2,681	2,745	2,571
Produit net par „Miil“ de la longueur exploitée . . Spd.	+ 1 511,39	+ 1 951,57	+ 1 082,87	— 464,91	— 802,41	— 157,76	+ 1 629,86	+ 276,14
par kilom. fr.	+ 752,06	+ 971,098	+ 538,828	— 231,336	— 399,279	— 78,543	+ 810,746	+ 137,357
— — — du parcours des locomotives Spd.	+ 0,721	+ 0,957	+ 0,526	— 0,224	— 0,429	— 0,095	+ 0,967	+ 0,178
par kilom. fr.	+ 0,3590	+ 0,4766	+ 0,2619	— 0,1115	— 0,2134	— 0,0474	+ 0,4815	+ 0,0886
Rapport de la perte ou du produit net au capital employé pour cent	+ 0,867	+ 1,120	+ 0,630	— 0,271	— 0,467	— 0,082	+ 0,842	+ 0,143
Rapport de la dépense totale à la recette brute - -	86,0	82,0	90,1	105,2	109,2	101,8	85,1	96,6
Rapport à la dépense totale des dépenses spéciales:								
sous A (l'entretien de la voie) . . . pour cent	25,5	26,0	25,5	27,2	24,0	24,3	23,7	28,2
— B (l'exploitation) . . . . . - -	70,0	69,7	70,7	69,0	73,6	72,1	71,8	67,4
— C (frais généraux) . . . . . - -	4,5	4,3	3,8	3,8	2,4	3,6	4,5	4,4
Rapport à la recette totale des recettes spéciales:								
Voyageurs et bagages . . . . . pour cent	22,0	23,6	24,5	25,9	26,7	28,0	25,5	30,6
Marchandises, bestiaux etc. . . . . - -	68,7	69,1	66,3	68,8	62,3	62,6	67,2	61,2
Revenus autres . . . . . - -	9,3	7,3	9,2	5,3	11,0	9,4	7,3	8,2
Rapport à la recette totale des dépenses spéciales:								
sous A (l'entretien de la voie) . . . pour cent	21,9	21,3	22,9	28,7	26,2	24,7	20,2	27,3
— B (l'exploitation) . . . . . - -	60,2	57,2	63,8	72,6	80,4	73,4	61,0	65,1
— C (frais généraux) . . . . . - -	3,9	3,5	3,4	3,9	2,6	3,7	3,9	4,2

Observations.

1 Speciedaler	=	5 Franc 62,1 Centimes.
1 Miil (36 000 Fod)	=	11,295 Kilomètres.
1 Centner (100 ℔)	=	49,81137 Kilogrammes.

C. No. 8.

DE OFFENTLIGE JERNBANER.

DRIFTSBERETNING

FOR

HAMAR-ELVERUM JERNBANE

I AARET 1870.

AFGIVEN TIL

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE

AF

DIRECTIONEN FOR DE SØNDENFJELDSKE STATSJERNBANER.

CHRISTIANIA.

TRYKT I CARL C. WERNER & COMP's BOGTRYKKERI.

1871.

Indhold.

Indtægter og Udgifter (Recettes et dépenses) . . . . . Pag. 1
Oplysninger om Indtægterne (Renseignements sur les recettes) . . . . . — 3
do. - Udgifterne (do. - - dépenses) . . . . . — 6
do. - Passageerbefordringen (do. - le transport des voyageurs) . . . . . — 7
do. - Godsbefordringen (do. - - transport des marchandises) . . . . . — 10
Sammenligning mellem Passageerbefordringen i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison du transport des voyageurs pour les 8 exercises finis) . . . . . — 15
Sammenligning mellem Godsbefordringen i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison du transport des marchandises pour les 8 exercises finis) . . . . . — 16
Sammenligning mellem Stationernes Middelindtægt i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison des recettes moyennes des stations pour les 8 exercises finis) . . . . . — 20
Sammenligning mellem Jernbanes Indtægter i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison des recettes pour les 8 exercises finis) . . . . . — 22
Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter i de forløbne 8 Driftsaar
(Comparaison des dépenses pour les 8 exercises finis) . . . . . — 23
Oplysninger om Locomotivernes Drift (Renseignements sur le service des machines locomotives) . . . — 24
Oplysninger om Vognenes Drift (Renseignements sur le service des voitures et wagons) . . . . . — 28
Vedligeholdelse af Jernbanelinien (Entretien de la voie) . . . . . — 29
do. - Jernbanens Bygninger (Entretien des bâtiments) . . . . . — 30
do. - Inventarium (Entretien des meubles et des ustensiles) . . . . . — 30
Uheld og Standsninger (Accidents et délais) . . . . . — 31
Statistique de l'exploitation pour les exercises 1863—1870 . . . . . — 32

Hamar-Elverum Jernbanes Regnskab

for Driftsaaret 1870.

Indtægter:

			Spd.	ß	Spd.	ß
Indtægt for Befordring af 47 609 Passagerer			7 617	74		
— - — - 162 Vogne			81	76		
— - — - 208 levende Dyr			35	66		
— - — - Pakker			673	39		
— - — - Bagage			144	28		
— - — - Varer, incl. Kranpenge			9 658	65		
— - — - Telegrammer			224	116		
— - — - Posten			252	6		
Interesse-Conto			292	13		
Tomteleie			12	80		
Bryggeleie og Kjørsel af Passageertøi			244	41		
Extra Indtægter			40	38½		
					19 277	42½

Udgifter:

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Andeel i Lønninger ved Hovedcontoiret i Christiania			300	„		
Hoved-Contoirets Udgifter:						
Lønninger	1 028	80				
Diverse Udgifter	275	41				
			1 304	1		
Stationsudgifter:						
Lønninger	3 560	104				
Contoirudgifter	287	77				
Lys og Brænde, incl. Kranen	490	55				
Assurance og Afgifter	272	61				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	198	3				
Hestehold	31	4				
Uniformer	211	6				
			5 051	70		
Locomotiv-Departementets Udgifter:						
Lønninger	1 365	16				
Lys og Brænde	48	119				
Kul	1 646	20				
Olie, Talg, Hamp etc.	387	12½				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	89	49				
Materialforbrug	407	62½				
			3 944	39		
Vogn-Departementets Udgifter:						
Lønninger	344	22½				
Materialier	679	91½				
Vedligeholdelse af Pressenninger	10	68				
			1 034	62		
		Lateris	11 634	52	19 277	42½

C. No. 8.

Hamar-Flverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

			Spd.	ß	Spd.	ß
Transport			11 634	52	19 277	42½
Ingenieur-Departementets Udgifter:						
Banemesterens Løn	360	„				
Lønninger til Skinnelæggere, ordinaire	1 686	28				
do. „ do. extraordinaire	651	24				
Gjærders Istandsættelse og Afgrøftning	127	41				
Bortskaffelse af Snee og Iis	213	110				
Materialier	167	22				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	140	13				
			3 345	118		
Vedligeholdelse af Bygninger			895	70		
Do. - Stationspladse			16	85		
Do. - Telegrafen			79	82		
Bidrag til Pensions- og Understøttelsesfondet			74	72		
Erstatninger			81	50		
Forskjellige Udgifter			49	71		
					16 178	„
Heraf følger for 8de Driftsaar en Gevinst af					3 099	42½

Hermed salderes Balance-Contoen, som udviser følgende:

Activa:

Cassa-Conto	792	32	
Beholdninger under Materialforvalteren	6 610	52	
Stationsmesterne, udestaaende gjennem disse	389	83½	
Dampskibsexpeditøren — — ham	118	106	
Kreditkassen	1 266	79	
Norsk Hoved Jernbane	6 451	63	
Marine- & Post-Departementet	264	46	
Grundset-Aamot Jernbaneanlæg	119	74½	
Det Oplandske Dampskibsselskab	15	„	
Conto pro Diverse	152	54½	
			16 180 110½

Passiva:

Sygecassen	54	61½	
Stationsmesterne, tilgode	1	99½	
Overskud af Driften	16 124	69½	
			16 180 110½

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil udvise, hvorledes de 7 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigst udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt. Under Indtægten for Pakker er ogsaa medregnet Indtægten for Kjød.

Stationens Navn.	Indtægt for afgaaede.								Indtægt for ankomne.								Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne.								pCt. af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne.
	Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Bagage, og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Bagage, og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Bagage, og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd,	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Hamar. . .	2 326	30	593	6	7 275	71	10 194	107	3 462	72	419	51	1 925	33	5 807	36	2 894	51	506	28½	4 600	52	8 001	11½	43,4
Ager. . . .	51	116	„	„	„	„	51	116	„	„	„	„	2	82	2	82	25	118	„	„	1	41	27	39	0,1
Hjellum . .	256	94	31	114	242	57	531	25	222	74	42	43	77	71	342	68	239	84	37	18½	160	4	436	106½	2,4
Ihlseng . .	541	20	39	72	333	45	914	17	280	116	41	89	161	50	484	15	411	8	40	80½	247	47½	699	16	3,8
Hørsand. .	490	96	49	28	188	108	728	112	343	38	64	74	270	82	678	74	417	7	56	111	229	95	703	93	3,8
Løken . . .	265	54	31	48	383	101	680	83	165	84	43	104	471	89	681	37	215	69	37	76	427	95	681	„	3,7
Berg. . . .	729	38	54	104	226	47	1 010	69	444	34	65	21	367	67	877	2	586	96	60	2½	296	117	943	95½	5,2
Midtskog .	22	52	„	„	20	116	43	48	„	„	„	„	6	100	6	100	11	26	„	„	13	108	25	14	0,1
Elverum. .	1 822	48	239	11	516	69	2 578	8	1 812	32	297	77	3 318	62	5 428	51	1 817	40	268	44	1 917	65½	4 003	29½	21,7
Grundset .	1 111	6	120	62	470	51	1 701	119	885	104	184	106	3 056	29	4 126	119	998	55	152	84	1 763	40	2 914	59	15,8
Tilsammen	7 617	74	1 159	85	9 658	65	18 435	104	7 617	74	1 159	85	9 658	65	18 435	104	7 617	74	1 159	85	9 658	65	18 435	104	100,0

C. No. 8.

Hamar-Elverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Det vil heraf sees, at fremdeles den største Deel af Passageerbefordringen er gaaet til og fra Hamar medens af al anden Befordring Elverum er den største Modtagelsesstation og Hamar den største Afsendelsesstation.

Indtægterne have nemlig udgjort:

	For Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Bagage, og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Fra og til Hamar	5 788	102	1 012	57	9 200	104	16 002	23
Mellem de øvrige Stationer	1 828	92	147	28	457	81	2 433	81
Tilsammen	7 617	74	1 159	85	9 658	65	18 435	104

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver Maaned.

Maaned.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Bagage, og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Januar	384	„	67	31	561	116	1 013	27	5,5
Februar	345	84	62	63	691	29	1 099	56	6,0
Marts	996	4	99	21	831	109	1 927	14	10,5
April	497	88	78	8	445	106	1 021	82	5,5
Mai	504	4	102	111	910	65	1 517	60	8,2
Juni	842	96	93	1	832	31	1 768	8	9,6
Juli	975	38	135	11	1 181	88	2 292	17	12,4
August	738	48	122	106	724	47	1 585	81	8,6
September.	560	56	105	3	873	56	1 538	115	8,4
October	920	28	102	13	624	68	1 646	109	8,9
November	434	72	89	11	1 042	101	1 566	64	8,5
December	418	36	102	66	937	89	1 458	71	7,9
Tilsammen	7 617	74	1 159	85	9 658	65	18 435	104	100,0

Tabel over Middelindtægten for hver Decade.

Indtægt af	Middelindtægt for hver Decade.		Middelindtægten har været overskredet
	Spd.	ß	
Passagerer	208	84	i 12 Decader, hvoraf 1 Decade om Vinteren
Vogne, Dyr, Pakker, Bagage og Telegrammer. .	31	93	i 20 do. do. 6 do. - do.
Varer	264	74	i 17 do. do. 8 do. - do.
Samlet Indtægt	505	11	i 16 Decader, hvoraf 5 Decader om Vinteren.

Decadernes største og mindste Indtægt har været:

For	Største Indtægt.	Spd.	ß	Mindste Indtægt.	Spd.	ß
Passagerer . . .	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Marts	724	32	Decaden fra og med 11te til og med 20de Februar	101	84
Vogne, Dyr, Pakker, Bagage, og Telegrammer. . . .	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Juli	51	103	Decaden fra og med 21de til og med 28de Februar	18	88
Varer	Decaden fra og med 21de til og med 30te Septbr.	485	37	Decaden fra og med 21de til og med 30te April	126	37
Samlet Indtægt	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Marts	1 074	68	Decaden fra og med 21de til og med 30te April	294	76

Af Indtægten for Varer 9 658 Spd. 65 ß har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 339 Spd. 91 ß. Størrelsen af Indtægten heraf, fra de forskjellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationer.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast og Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt for Trælast i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Hamar	7 275	71	62	34	7 213	37	0,9
Hjellum	242	57	„	„	242	57	0,0
Ihlseng	333	45	1	31	332	14	0,3
Hørsand	188	108	9	87	179	21	5,1
Løken	383	101	19	117	363	104	5,2
Berg.	226	47	79	23	147	24	35,0
Midtskog	20	116	18	96	2	20	89,7
Elverum	516	69	15	82	500	107	3,0
Grundset	470	51	132	101	337	70	28,2
Tilsammen	9 658	65	339	91	9 318	94	3,5

Total-Indtægten 19 277 Spd. 42½ ß fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver:

		I Procent af den hele Indtægt.
for Passagerer med ordinaire Train	7 504 Spd. 10 ß	38,9
- Gods, Kreaturer og Reisevogne	9 775 — 87 -	50,7
- alle andre Indtægter	1 997 — 65½ -	10,4
	19 277 Spd. 42½ ß	100,0

Oplysninger om Udgifterne.

Lønninger til Personalet har været saaledes fordeelt:

					Spd.	ß
Andeel i Lønninger ved Hovedcontoiret i Christiania					300	„
1. Hovedcontoiret:			Spd.	ß		
Bestyreren			500	„		
Cassereren			325	„		
Revisoren			203	80		
					1 028	80
2. Stationsudgifter:						
Hamar Station:	Spd.	ß				
Stationsmesteren	300	„				
1 à 2 Telegrafister og Billettører	85	„				
1 Contoirbetjent	127	„				
1 Pakhuusformand	156	„				
2 Sjouere og for Sporskiftning	332	28				
1 Kjører	144	„				
Extra-Arbeidere	228	108				
Ombringelse af Pakker	28	64				
Reengjøring	48	„				
			1 449	80		
Hjellum Station:						
Stationsmesteren	144	„				
Høpresning samt Ombringelse af Pakker og Telegrammer	6	35				
			150	35		
Ihlseng Stoppested:						
Expeditøren	144	„				
Ombringelse af Pakker	„	50				
Reengjøring	2	48				
			146	98		
Hørsand Station:						
Stationsmesteren	144	„				
Sjouerløn samt Ombringelse af Pakker og Telegrammer	18	56				
			162	56		
Løken Stoppested:						
Expeditøren	142	„				
Ombringelse af Pakker	„	40				
			142	40		
Berg Station:						
Stationsmesteren	144	„				
Sjouerløn samt Ombringelse af Pakker og Telegrammer	15	39				
			159	39		
Midtskog Stoppested:						
Godsexpeditøren			60	„		
Elverum Station:						
Stationsmesteren	180	„				
1 Sjouer	132	„				
Extra-Arbeidere, Ombringelse af Pakker og Telegrammer samt Kjørsel af Varer til Markedspladsen	54	78				
			366	78		
Grundset Station:						
Stationsmesteren	168	„				
1 Sjouer	108	„				
Extra-Arbeidere og for Ombringelse af Telegrammer	101	14				
			377	14		
		Lateris	3 014	80	1 328	80

	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport	3 014	80	1 328	80
Conductører:				
1 Over- og 2 Underconductører samt 1 Extraconductør i 2de Sommermaaneder . . .	546	24		
			3 560	104
3. Locomotivdepartementet:				
1 Locomotivfører, 1 Fyrbøder og 1 Pudser	689	2		
Løn til Locomotivfører og Fyrbøder i 2de Sommermaaneder, i hvilken Tid der maatte benyttes særskilt Personale for Trainene	81	9		
I Værkstedet: 1 Formand og 4 à 5 Værkstedsarbeide (af hvilke Formanden og en af Arbeiderne tillige gjør Tjeneste som Fører og Fyrbøder naar paakræves). Disses Arbeidsløn vedkommende Locomotiverne	278	29		
Søndagspenge og Extrakjøring	96	18		
Kulsjou ved Hamar og Vandpumpning ved 4 Vandstioner	220	78		
			1 365	16
4. Vogndepartementet:				
Vognsmøreren	18	„		
Arbeide i Værkstedet Vognene vedkommende	326	22½		
			344	22½
5. Ingeniørdepartementet:				
Banemesterens Løn	360	„		
4 Formænd langs Linien	600	„		
11 à 12 faste Skinnelæggere. (Disses Løn forsaavidt vedkommer det faste Arbeide paa Linien)	1 086	28		
Extraarbeidere og Gruskjøring	628	99		
Gjærders Istandsættelse og Afgrøftning	127	41		
Bortskaffelse af Snee og Iis	213	110		
Arbeide i Værkstedet Linien og Broerne vedkommende	22	45		
			3 038	83
	Tilsammen		9 637	65½

Oplysninger om Passageerbefordringen.

			Spd.	ß
Med de ordinaire Train er befordret	47 272	Passagerer med Indtægt	7 504	10
Med Extratrain	337	— - —	52	42
Som Excess (Indtægt for længere Befordring eller bedre Classe end Billetten lyder paa o. d. l.) er indkommet			51	78
For en anden Classes Saisonsbillet mellem Grundset og Berg i ½ Aar			9	64
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet	47 609	Passagerer med Indtægt	7 617	74

Efterstaaende Tabel vil vise Antallet af Passagerer, som med de ordinaire Train er befordrede mellem de forskjellige Stationer.

C. No. 8.

Hamar-Elverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Fra	Classe.	Til								Total.
		Hamar.	Hjellum.	Ihlseng.	Hørsand.	Løken.	Berg.	Elverum.	Grundset.	
Hamar.	1		324	188	117	69	106	666	254	1 724
	2		2 702	2 527	1 557	1 014	1 968	3 369	1 603	14 740
			3 026	2 715	1 674	1 083	2 074	4 035	1 857	16 464
Ager.	1	88	„	1	1	„	„	1	3	94
	2	450	„	7	3	4	2	12	6	484
		538	„	8	4	4	2	13	9	578
Hjellum.	1	171		3	2	1	1	51	15	244
	2	1 594		81	92	111	81	242	100	2 301
		1 765		84	94	112	82	293	115	2 545
Ihlseng.	1	184	1		9	„	9	36	8	247
	2	2 182	78		145	84	202	661	181	3 533
		2 366	79		154	84	211	697	189	3 780
Hørsand.	1	100	2	3		6	1	74	22	208
	2	1 482	75	122		134	376	872	251	3 312
		1 582	77	125		140	377	946	273	3 520
Løken.	1	61	„	„	7		„	16	„	84
	2	948	105	73	82		368	319	43	1 938
		1 009	105	73	89		368	335	43	2 022
Berg.	1	93	1	10	„	„		59	9	172
	2	1 986	86	159	281	277		1 275	464	4 528
		2 079	87	169	281	277		1 334	473	4 700
Midtskog.	1	1	„	„	„	„	„	„	„	1
	2	37	4	3	9	4	24	8	5	94
		38	4	3	9	4	24	8	5	95
Elverum.	1	645	49	38	85	15	62		76	970
	2	3 625	251	630	863	337	1 342		1 160	8 208
		4 270	300	668	948	352	1 404		1 236	9 178
Grundset.	1	267	12	2	29	„	7	76		393
	2	1 786	85	160	277	48	394	1 247		3 997
		2 053	97	162	306	48	401	1 323		4 390
Total.	1	1 610	389	245	250	91	186	979	387	4 137
	2	14 090	3 386	3 762	3 309	2 013	4 757	8 005	3 813	43 135
		15 700	3 775	4 007	3 559	2 104	4 943	8 984	4 200	47 272

TABEL,

der viser hvorledes de ordinaire Train have været besatte med Passagerer mellem de forskjellige Stationer.

	Antal Passagerer.	
	I Retningen op.	I Retningen ned.
Mellem Hamar og Ager	16 464	15 700
— Ager - Hjellum	16 504	15 162
— Hjellum - Ihlseng	14 258	14 146
— Ihlseng - Hørsand	12 786	12 901
— Hørsand - Løken	12 596	12 750
— Løken - Berg	11 919	12 155
— Berg - Midtskog	10 612	11 091
— Midtskog - Elverum	10 625	11 009
— Elverum - Grundset	4 200	4 390

Fordelingen af de med Passageertrainene befordrede 47 609 Passagerer paa de forskjellige Vognclasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling etc., sees af følgende Tabel.

	1ste Classe.	2den Classe.	For begge Classer.
Antal befordrede Passagerer	4 203	43 406	47 609
— Personmile	7 905	67 931	75 836
— Personer reduceret til den hele Banelængde 3,4 Mile	2 325	19 980	22 305
Hver Person har i Gjennemsnit reist . . . . . Miil	1,9	1,6	1,6
Antal benyttede Passageervogne	737	2 253	2 990
— Pladse	17 688	72 096	89 784
— Vognmile	2 471	7 335	9 806
— Pladsmile	59 304	234 720	294 024
Hver Vogn rummer Personer	24	32	28
— — i Gjennemsnit besat med Personer	3,2	9,3	7,7
Procent af Vognenes Pladse benyttede	13,3 %	28,9 %	25,8 %
Vægten af en Vogn i Centner	101	90	93
Vognenes Centnermile	249 571	660 150	909 721
Hver Person antages at veie 1½ Centner, giver Centnermile	11 858	101 896	113 754
Samlet Bruttolast bevæget 1 Miil	261 429	762 046	1 023 475
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person . Centner	31,6	9,7	12,0
Nettolasten i Procent af Bruttolasten	4,5 %	13,4 %	11,1 %
Gjennemsnitlig Vægt af hver belastet Vogn . . . Centner	105,8	103,9	104,5
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
Indtægt af hver Classe	1 144 48	6 412 4	7 556 52
— - — Vogn befordret 1 Miil	„ 55,6	„ 104,9	„ 92,5
— - — Passageer	„ 32,7	„ 17,7	„ 19,0
— - — Passageer befordret 1 Miil	„ 17,4	„ 11,3	„ 12,0
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal	8,8 %	91,2 %	100 %
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt	15,1 %	84,9 %	100 %

Oplysninger om Godsbefordringen.

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen fra Hamar til de forskjellige Stationer.

Løbe-No.	Varernes Art.		Til. Hjelum.	Ilhseng.	Hørsand.	Løken.	Berg.	Elverum.	Grundset.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
1	Bark	Vogne	—	—	1	½	—	—	1	2½	Vogn à 60 Centn.	150	1
2	Brændeviin . . .	Centn.	2	2	2	4	139	473	357	979	Centner	979	2
3	Foustager, tomme .	Potter	—	500	—	—	500	76 900	300	78 200	Pot. (200 = 1 Ct.)	391	3
4	Gjødsel	Vogne	—	—	—	1	1	—	—	2	Vogne à 90 Centn.	180	4
5	Glasvarer	Centn.	2	8	7	5	31	71	77	201	Centner	201	5
6	Hø & Halm . . .	Vogne	—	—	—	—	—	30½	35	65½	Vogne à 50 Centn.	3 275	6
7	do. . . .	Centn.	—	—	—	—	4	89	40	133	Centner	133	7
8	Jern & Jernvarer .	Vogne	—	—	—	22½	—	1	4	27½	Vogne à 90 Centn.	2 475	8
9	do. 3die & 4de Cl.	Centn.	7	21	62	442	13	147	215	907	Centner	907	9
10	Jernbaneskinner .	Vogne	—	—	—	—	—	—	158	158	Vogne à 90 Centn.	14 220	10
11	Kalk	do.	—	1	5	1	3	3	—	13	do. à 90 do.	1 170	11
12	Kjød	Centn.	1	2	1	—	—	129	168	301	Centner	301	12
13	Kornvarer . . .	Tøndr.	348	357	408	1 421	820	4 742	4 044	12 140	Tønder à 2 Centn.	24 280	13
14	Kul	Vogne	—	—	½	—	—	—	15	15½	Vogne à 90 Centn.	1 395	14
15	do.	Centn.	21	28	10	15	42	83	25	224	Centner	224	15
16	Leer	Vogne	—	—	—	—	—	1	—	1	Vogne à 90 Centn.	90	16
17	Muur- & Tagsteen .	do.	—	—	1	1	9	43	12½	66½	do. à 90 do.	5 985	17
18	Møbler & Flyttegods	do.	—	—	1	—	½	9½	1½	12½	do. à 60 do.	750	18
19	Ost	Centn.	—	—	—	—	—	36	34	70	Centner	70	19
20	Poteter	Tøndr.	—	5	—	—	1	79	62	147	Tønder à 2 Centn.	294	20
21	Salt	do.	13	82	177	59	54	199	319	903	do. à 3 do.	2 709	21
22	Sild	do.	18	91	104	16	121	650	148	1 148	do. à 2½ do.	2 870	22
23	Slibe- & Møllestene	Centn.	3	43	—	2	34	17	16	115	Centner	115	23
24	Smør	do.	13	2	1	1	1	4	118	140	do.	140	24
25	Trælast, Bord . .	Vogne	—	—	2	9	1	17½	2	31½	Vogne à 100 Centn.	3 150	25
26	Varer, diverse. A. 1ste Classe .	Centn.	86	118	191	98	235	2 602	2 202	5 532	Centner	5 532	26
27	A. 2den do. .	do.	110	53	110	62	131	1 240	669	2 375	do.	2 375	27
28	A. 3die do. .	do.	6	4	—	2	—	2	16	30	do.	30	28
29	A. 4de do. .	do.	86	225	165	248	235	544	1 167	2 670	do.	2 670	29
30	C. 1ste do. .	Cubfd.	28	78	78	43	86	1 049	884	2 246	Cubf. (4 = 1 Ct.)	562	30
31	C. 2den do. .	do.	11	144	122	144	441	1 197	589	2 648	do. (do. do.)	662	31
32	Øl	Centn.	72	276	277	7	216	964	1 333	3 145	Centner	3 145	32
33	Fragtfrit Gods . .	do.	—	—	3	—	—	1	2	6	do.	6	33
	Reduceret til Centner .		1 199	2 127	3 391	7 217	4 622	27 377	35 503			81 436	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen fra de øvrige Stationer.

Løbe-No.	Varernes Art.		Fra Hjellum. Op.	Hjellum. Ned.	Ihlseng. Op.	Ihlseng. Ned.	Hørsand. Op.	Hørsand. Ned.	Løken. Op.	Løken. Ned.	Berg. Op.	Berg. Ned.	Elverum. Op.	Elverum. Ned.	Grundset. Ned.	Tilsammen. Op.	Tilsammen. Ned.		Reduceret til Centner. Op.	Reduceret til Centner. Ned.	Løbe-No.
1	Brændeviin	Centn.	215	—	—	—	—	—	207	—	581	3	13	105	1	1 016	109	Centner	1 016	109	1
2	Flasker, ledige . .	do.	—	1	—	178	12	143	2	—	—	—	—	600	904	14	1 826	do.	14	1 826	2
3	Foustager, tomme .	Potter	—	—	—	120	—	340	250	2 220	390	8 936	—	50 350	30 610	640	92 576	Pottr. (200 = 1 Cent)	3	463	3
4	Glasvarer	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	3	—	—	5	2	Centner	5	2	4
5	Hø & Halm . . .	Vogne	34½	1	56½	—	28	—	3½	—	—	—	—	—	—	122½	1	Vogne à 50 Centner	6 125	50	5
6	do.	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	4	12	4	Centner	12	4	6
7	Jern & Jernvarer .	Vogne	—	—	—	—	—	—	2½	12	—	—	—	—	—	2½	12	Vogne à 90 Centner	225	1 080	7
8	do. 1 & 2 Cl.	Centn.	—	—	—	—	—	—	8	7	—	—	—	—	—	8	7	Centner	8	7	8
9	do. 3 & 4 Cl.	do.	—	—	9	—	2	10	853	1 923	—	—	155	512	67	1 019	2 512	do.	1 019	2 512	9
10	Kjød	do.	—	—	7	5	1	—	—	7	—	1	—	5	3	8	21	do.	8	21	10
11	Kornvarer	Tøndr.	1 015	252	3 502	187	1 328	123	2 768	331	226	54	206	399	220	9 045	1 566	Tønder à 2 Centner	18 090	3 132	11
12	Melk.	Centn.	—	—	—	55	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	69	Centner	—	69	12
13	Mur- & Tagsteen . .	Vogne	29	—	4½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33½	—	Vogne à 90 Centner	3 015	—	13
14	Møbler & Flyttegods .	do.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1½	½	1	2	do. à 60 do.	60	120	14
15	Ost	Centn.	—	—	6	12	7	2	2	—	27	20	4	17	24	46	75	Centner	46	75	15
16	Poteter	Tøndr.	76	1	150	3	220	19	80	9	56	8	—	8	3	582	51	Tønder à 2 Centner	1 164	102	16
17	Salt	do.	6	—	3	—	—	2	—	—	1	3	—	3	—	10	8	do. à 3 do.	30	24	17
18	Sand	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	—	—	75	Vogne à 90 do.	—	6 750	18
19	Sild	Tøndr.	—	—	—	3	12	1	19	1	9	3	—	18	2	40	28	Tønder à 2½ do.	100	70	19
20	Smør	Centn.	—	1	5	12	10	8	—	1	4	5	—	25	833	19	885	Centner	19	885	20
21	Trælast: Battens	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	1½	—	—	—	—	1½	—	Vogne à 100 Centner	150	—	21
22	Trælast: Bord	do.	—	—	½	—	—	1	3	3	½	½	—	—	—	4	4½	do. à 100 do.	400	450	22
23	Trælast: Brænde & Baghuun	do.	—	—	—	1	—	3	—	15½	—	13	—	36	115½	—	184	do. à 90 do.	—	16 560	23
24	Trælast: Planker	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	do. à 100 do.	—	100	24
25	Trælast: Stør	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1½	—	—	—	—	1½	do. à 90 do.	—	135	25
26	Trælast: Tømmer, rundt .	do.	—	—	—	—	—	5½	—	1	39	—	—	—	3	39	9½	do. à 100 do.	3 900	950	26
27	Varer, diverse A. 1 Cl. . . .	Centn.	22	6	33	14	74	24	1	7	30	32	156	651	569	316	1 303	Centner	316	1 303	27
28	Varer, diverse A. 2 Cl. . . .	do.	33	23	37	7	196	22	5	26	15	31	29	276	178	315	563	do.	315	563	28
29	Varer, diverse A. 3 Cl. . . .	do.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	—	8	5	do.	8	5	29
30	Varer, diverse A. 4 Cl. . . .	do.	87	53	74	6	92	185	26	1	48	172	91	380	21	418	818	do.	418	818	30
31	Varer, diverse C. 1 Cl. . . .	Cubf.	10	40	162	85	14	18	149	272	73	52	—	115	95	408	677	Cubfd. (4 = 1 Centn.)	102	169	31
32	Varer, diverse C. 2 Cl. . . .	do.	287	110	257	46	133	81	42	392	157	264	242	1 953	984	1 118	3 830	do. (4 = 1 do.)	280	958	32
33	Øl	Centn.	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	10	26	—	12	29	Centner	12	29	33
34	Fragtfrit Gods . .	Vogne	10	—	—	—	1	3	—	—	—	3	2	34	30½	13	70½	Vogne à 90 Centner	1 170	6 345	34
35	do. do. . .	Centn.	4	25	1	3	22	3	56	38	2	2	—	—	14	85	85	Centner	85	85	35
	Reduceret til Centner		7 876	702	10 870	806	5 131	1 906	7 652	5 747	5 458	2 269	1 128	17 376	16 962				38 115	45 771	

C. No. 8.

Hamar-Elverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen directe fra Hoved- og Kongsvingerbanens Stationer til de forskjellige Stationer udenfor Hamar.

Løbe-No.	Varernes Art.	Til							Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
		Hjellum.	Ihlseng.	Hørsand.	Løken.	Berg.	Elverum.	Grundset.				
1	Brændeviin . . Centn.	9	7	7	1	12	47	105	188	Centner	188	1
2	Cinders . . . . Vogne	—	—	—	13	—	—	—	13	Vogne à 110 Cent.	1 430	2
3	Foustager, tomme. Potter	—	—	1 500	—	49 543	6 600	40	57 683	Ptr. (200 = 1 Ct.)	288	3
4	Gjødsel . . . . Vogne	—	10	—	—	—	—	—	10	Vogne à 110 Cent.	1 100	4
5	Glasvarer . . . Centn.	7	2	40	62	4	145	75	335	Centner	335	5
6	Hø . . . . . do.	—	—	—	—	—	63	—	63	do.	63	6
7	Jern & Jernvarer. Vogne	—	—	—	30	—	—	33	63	Vogne à 110 Cent.	6 930	7
8	do. 3 & 4 Cl. Centn.	2	24	126	386	10	105	662	1 315	Centner	1 315	8
9	Jernbaneskinner. Vogne	—	—	—	—	—	—	1	1	Vogn à 110 Cent.	110	9
10	Kjød . . . . . Centn.	—	6	—	—	—	92	214	312	Centner	312	10
11	Kornvarer . . . Tdr.	13	115	382	985	471	4 648	4 027	10 641	Tønder à 2 Cent.	21 282	11
12	Kul . . . . . Vogne	—	—	—	4	—	—	4	8	Vogne à 110 Cent.	880	12
13	do. . . . . Centn.	—	—	—	—	40	—	—	40	Centner	40	13
14	Muur- & Tagsteen Vogne	—	—	—	1	—	—	—	1	Vogn à 110 Cent.	110	14
15	Møbler & Flyttegods do.	—	—	—	—	—	4	2	6	do. à 60 do.	360	15
16	Ost . . . . . Centn.	—	1	—	—	—	—	2	3	Centner	3	16
17	Salt . . . . . Tdr.	38	12	395	2	436	1 789	791	3 463	Tønder à 3 Cent.	10 389	17
18	Sand . . . . . Vogne	—	—	—	7	—	—	—	7	Vogne à 110 Cent.	770	18
19	Sild . . . . . Tdr.	51	43	216	99	211	1 769	267	2 656	Tønder à 2½ Cent.	6 640	19
20	Slibe- & Møllestene Cent.	—	4	17	31	40	173	14	279	Centner	279	20
21	Steen . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	1	1	Vogn à 110 Cent.	110	21
22	Varer, diverse. A. 1ste Classe. Cent.	74	75	600	131	457	4 404	3 079	8 820	Centner	8 820	22
23	A. 2den do. do.	32	68	366	92	254	2 126	1 002	3 940	do.	3 940	23
24	A. 3die do. do.	—	1	35	5	2	86	45	174	do.	174	24
25	A. 4de do. do.	25	458	83	134	58	894	1 076	2 728	do.	2 728	25
26	C. 1ste do. Cbfd.	285	28	67	63	45	389	396	1 273	Cubfd. (4 = 1 Ct.)	318	26
27	C. 2den do. do.	9	720	220	61	258	64	238	1 570	do. (do. do.)	393	27
28	Øl . . . . . Centn.	10	—	—	—	3	4	—	17	Centner	17	28
	Reduceret til Centner .	500	2 306	3 842	9 147	3 981	27 611	21 937			69 324	

Hamar-Elverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen directe fra de forskjellige Stationer udenfor Hamar til Hoved- og Kongsvingerbanens Stationer.

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra							Tilsammen.		Reduceret til Centn.	Løbe-No.
		Hjellum.	Ihlseng.	Hørsand.	Løken.	Berg.	Elverum.	Grundset.				
1	Brændeviin . . . Centn.	—	—	290	—	1 046	3	—	1 339	Centner	1 339	1
2	Flasker, ledige . do.	—	3	—	—	—	22	15	40	do.	40	2
3	Foustager, tomme . Potter	—	1 080	5 730	840	3 500	12 790	12 820	36 760	Potter (200 = 1 Ct.)	184	3
4	Jernvarer . . . Vogne	—	—	—	13	—	—	—	13	Vogne à 110 Centn.	1 430	4
5	do. 1 & 2 Cl. Centn.	—	—	—	48	—	—	—	48	Centner	48	5
6	do. 3 & 4 Cl. do.	—	—	—	1 201	—	358	30	1 589	do.	1 589	6
7	Kjød . . . . . do.	—	10	5	—	16	1	2	34	do.	34	7
8	Kornvarer . . . Tdr.	—	5	22	2	44	1	34	108	Tønder à 2 Centn.	216	8
9	Møbler & Flyttegods. Vogne	—	—	—	—	—	1	2	3	Vogne à 60 do.	180	9
10	Ost . . . . . Centn.	—	101	28	2	106	14	20	271	Centner	271	10
11	Poteter . . . . Tdr.	66	30	48	4	11	8	—	167	Tønder à 2 Centn.	334	11
12	Smør . . . . . Centn.	—	91	179	16	57	3	942	1 288	Centner	1 288	12
13	Varer, diverse. A. 1ste Classe . do.	4	8	2	6	5	76	185	286	do.	286	13
14	Varer, diverse. A. 2den do. . do.	20	7	36	13	161	395	115	747	do.	747	14
15	Varer, diverse. A. 4de do. . do.	3	5	2	—	6	1 345	4	1 365	do.	1 365	15
16	Varer, diverse. B. 1ste do. . Tdr.	—	—	15	—	—	—	—	15	Tønder à 2 Centn.	30	16
17	Varer, diverse. C. 1ste do. . Cubfd.	6	24	—	48	49	36	—	163	Cubicfod (4 = 1 Ct.)	41	17
18	Varer, diverse. C. 2den do. . do.	5	38	35	353	16	59	70	576	do. (do. do.)	144	18
19	Fragtfrit Gods . . Centn.	—	—	2	—	—	—	—	2	Centner	2	19
	Reduceret til Centner	162	315	752	2 832	1 542	2 383	1 582			9 568	

Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen, har været 244 214 Centner, hvoraf i Retningen op fra Hamar 188 875 Centner og i Retningen ned til Hamar 55 339 Centner. Transporten af Varer **op** har altsaa været 3,4 Gange saa stor som **ned.**

Af denne Vægt har Trælast og Brænde bidraget 25 795 Centner, hvoraf 7 600 Centner i Retningen op og 18 195 Centner i Retningen ned. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa udgjort tilsammen 10,6 % af den samlede Godsbefordring; i Retningen op 4,0 %, i Retningen ned 32,9 %.

Vægten af fragtfrit Gods er beregnet til 7 693 Centner, hvoraf 1 261 Centner i Retningen op og 6 432 Centner i Retningen ned.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 210 726 Centner, hvoraf 180 014 Centner i Retningen op og 30 712 Centner i Retningen ned. Af andre Varer end Trælast, Brænde og fragtfrit Gods er der altsaa befordret 5,9 Gange saa stor Vægt **op** som **ned.**

Af den samlede Varemasses Vægt har Gjennemgangsgods — eller den directe Forsendelse af Gods til og fra Hoved- og Kongsvingerbanens Stationer — bidraget 78 892 Centner, hvoraf 69 324 Centner i Retningen op og 9 568 Centner i Retningen ned. Vægten af Gjennemgangsgods har altsaa tilsammen udgjort 32,3 % af den samlede Godsbefordring; i Retningen op 36,7 % i Retningen ned 17,3 %.

Desuden er paa Godsvogne befordret 162 Reisevogne og Slæder samt 208 levende Dyr.

Efterstaaende Tabel vil vise Antallet af de til Befordring af ovennævnte Gods anvendte læssede Vogne.

C. No. 8.

Hamar-Elverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870.

TABEL over læssede Vogne, som ere förte mellem Stationerne.

Løbe-No.	Fra	Til: Hamar.	Ager.	Hjellum.	Ihlseng.	Hørsand.	Løken.	Berg.	Midtskog.	Elverum.	Grundset.	Tilsammen.	Løbe-No.
1	Hamar	—	—	22	28	86	185	130	—	814	902	2 167	1
2	Ager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
3	Hjellum	8	—	—	7	15	2	6	—	72	15	125	3
4	Ihlseng	8	—	—	—	—	1	4	—	130	42	185	4
5	Hørsand	29	—	1	1	—	—	3	—	47	22	103	5
6	Løken	157	—	9	—	—	—	—	—	69	64	299	6
7	Berg	36	—	—	8	2	3	—	—	3	42	94	7
8	Midtskog . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	31	—	31	8
9	Elverum	244	1	12	24	11	11	11	1	—	28	343	9
10	Grundset . . .	289	2	8	8	5	5	13	1	10	—	341	10
	Tilsammen	771	3	52	76	119	207	167	2	1 176	1 115	3 688	

Vognmilene have udgjort: Læssede Vogne . . . 3 688 med 9 235 Vognmile.
Tomme do. . . . 2 121 — 5 061 do.
Tilsammen 5 809 med 14 296 Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde, bliver samtlige Vognes Antal 4 205, hvoraf læssede 2 716 og tomme 1 489.

Af de 3 688 læssede Vogne er 2 770 bevægede i Retningen op fra Hamar og 918 i Retningen ned til Hamar.

Antallet af Godsvogne, hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 95, hvoraf 44 i Retningen op og 51 i Retningen ned; til fragtfrit Gods har været benyttet et Antal af 90 Vogne, hvoraf 16 i Retningen op og 74 i Retningen ned. Fradrages disse, sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 3 503 Vogne, hvoraf 2 710 i Retningen op og 793 i Retningen ned. Antallet af læssede Vogne til den egentlige Godsbefordring har altsaa været 3,4 Gange saa stort op som ned.

Antallet af Vogne, hvorpaa er fremført Trælast og Brænde har været 277, hvoraf i Retningen op 76 og i Retningen ned 201.

Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 7,5 % af samtlige Vogne, og særskilt i Retningen op 2,7 % og i Retningen ned 21,9 %.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 3 226, hvoraf 2 634 i Retningen op og 592 i Retningen ned. Antallet af disse Vogne har altsaa været 4,4 Gange større i Retningen op end i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 2 121, hvoraf 103 i Retningen op og 2 018 i Retningen ned.

Følgende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gjennemløbne Mile o. s. v.

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Vogne op	44	76	2 634	16	103	2 873
Antal Vogne ned	51	201	592	74	2 018	2 936
Tilsammen Vogne	95	277	3 226	90	2 121	5 809
Antal Vognmile op	128	150	6 705	22	101	7 106
Antal Vognmile ned	140	520	1 404	166	4 960	7 190
Tilsammen Vognmile	268	670	8 109	188	5 061	14 296
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	2,9 Mile	2,0 Mile	2,5 Mile	1,4 Mile	1,0 Mile	2,5 Mile
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	2,7 —	2,6 —	2,4 —	2,2 —	2,5 —	2,4 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang .	2,8 —	2,4 —	2,5 —	2,1 —	2,4 —	2,5 —
Antal Centner op	557	7 600	180 014	1 261	—	189 432
Antal Centner ned	576	18 195	30 712	6 432	—	55 915
Tilsammen Centner	1 133	25 795	210 726	7 693	—	245 347
Antal Centnermile op	1 620	15 002	458 136	1 734	—	476 492
Antal Centnermile ned	1 581	47 070	72 849	14 227	—	135 727
Tilsammen Centnermile	3 201	62 072	530 985	15 961	—	612 219

Hamar-Elverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde op	476	4 412	134 746	510	—	140 144
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde ned	465	13 844	21 426	4 184	—	39 919
Tilsammen	941	18 256	156 172	4 694	—	180 063
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op .	12,7	100,0	68,3	78,8	—	65,9
Do. Do. Do. ned .	11,3	90,5	51,9	86,9	—	19,0
Do. Do. for alle Vogne . .	11,9	93,1	65,3	85,5	—	42,2
Vognenes Vægt er gjennemsnitlig 66 Centner						
Herefter findes Bruttolast i Centner op	3 461	12 616	353 858	2 317	6 798	379 050
Do. Do. Do. ned	3 942	31 461	69 784	11 316	133 188	249 691
Tilsammen	7 403	44 077	423 642	13 633	139 986	628 741
Bruttolast Centnermile op	10 068	24 902	900 666	3 186	6 666	945 488
Do. Do. ned	10 821	81 390	165 513	25 183	327 360	610 267
Tilsammen	20 889	106 292	1 066 179	28 369	334 026	1 555 755

TABEL, der viser hvorledes Trainene have været belastede med Gods mellem de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

	Antal Centner.	
	I Retningen Op.	I Retningen Ned.
Mellem Hamar og Hjellum	150 760	44 470
— Hjellum - Ihlseng	156 937	45 889
— Ihlseng - Hørsand	162 848	47 945
— Hørsand - Løken	159 630	46 654
— Løken - Berg	150 490	39 414
— Berg - Elverum	146 242	37 441
— Elverum - Grundset	70 209	18 544

Sammenligning mellem Passageerbefordringen i de forløbne 8 Driftsaar.

Fra	Antal Passagerer.							
	1ste Driftsaar.	2det Driftsaar. (15 Mdr.)	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar.	6te Driftsaar.	7de Driftsaar.	8de Driftsaar.
Hamar	9 002	9 971	9 360	10 215	10 389	11 759	17 565	16 464
Ager	449	444	772	658	886	894	612	578
Hjellum	1 371	1 588	2 375	2 941	3 898	4 667	2 732	2 545
Ihlseng	2 134	2 986	2 842	3 779	5 640	6 575	4 324	3 780
Hørsand	3 154	3 358	3 842	3 921	4 201	4 386	3 533	3 520
Løken	1 155	1 424	982	1 187	2 160	2 445	2 046	2 022
Berg	3 743	4 565	4 152	4 446	5 246	6 158	4 702	4 700
Midtskog	118	104	88	132	119	151	106	95
Elverum	6 448	6 932	5 728	6 147	6 808	8 343	9 212	9 178
Grundset	2 512	3 175	2 668	2 923	3 663	4 610	4 304	4 390
	30 086	34 547	32 809	36 349	43 010	49 988	49 136	47 272
Med Extratrain og som militair Transport . . .	38	869	169	1 365	583	80	945	337
Tilsammen	30 124	35 416	32 978	37 714	43 593	50 068	50 081	47 609

C. No. 8.

Hamar-Elverum Jernbanes 8de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Sammenligning mellem Godsbefordringen

Løbe-No.	Varernes Art.		Lokal Op. 1ste Driftsaar.	2det Driftsaar. (15 Maaneder)	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar.	6te Driftsaar.
1	Brændeviin	Centner	1 294	2 920	1 708	1 861	1 869	2 196
2	Foustager, tomme	do.	38	556	228	8	435	169
3	Fragtfrit Gods	Vogne	—	—	—	14	3	5
4	do. do.	Centner	—	—	—	40	18	136
5	Gjødsel	Vogne	5	4	1	—	5	—
6	Glasvarer	Centner	113	273	278	148	214	134
7	Jern & Jernvarer	Vogne	—	3½	—	—	3	11½
8	do. do.	Centner	4 770	4 283	2 699	2 276	3 127	2 426
9	Hø & Halm	Vogne	32	102	21 11/16	132½	114½	280½
10	do. do.	Centner	—	—	—	1 187	1 272	266
11	Kalk, Leer, Sand, Drainsrør Muur- & Tagsteen . .	Vogne	202¾	179	101⅛	115	145½	100½
12	Kornvarer	Tdr.	10 074	15 569	11 454½	13 265	18 685	24 245
13	Kul & Cinders	Centner	2 111	2 171	893	579	528	980
14	Møbler & Flyttegods . . .	do.	960½	2 208	480	480	780	570
15	Poteter	Tdr.	120	3 078	167½	161	407	426
16	Salt	do.	1 352	1 419	1 568	1 064	1 319	1 227
17	Sild	do.	1 426	1 102½	542	353	1 237	1 136
18	Slibe- & Møllestene . . .	Centner	192	225	114	124	312	589
19	Trælast og Brænde . . .	Vogne	304½	102	376¼	182½	78	100½
20	Øl	Centner	2 623	3 793	2 427	1 472	2 038	1 778
21	Øvrige Varer	do.	9 216	11 908	8 313	8 563	12 016	15 083
	Reduceret til Centner . .		99 578	100 996	94 033	81 755	93 382	114 795

i de forløbne 8 Driftsaar.

fragt.										
		Ned.								
7de Driftsaar.	8de Driftsaar.	1ste Driftsaar.	2det Driftsaar. (15 Maaneder)	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar.	6te Driftsaar.	7de Driftsaar.	8de Driftsaar.	Løbe-No.
1 790	1 995	13	652	15	1	430	23	60	109	1
288	394	1 168	1 630	1 194	355	412	447	415	463	2
19½	13	—	—	—	6½	24	50	85½	70½	3
192	91	—	—	—	24	7	78	62	85	4
1	2	—	—	—	3	1	—	1	—	5
139	206	1 208	1 917	—	5	—	19	—	2	6
6½	188	—	—	—	—	3	2	4½	12	7
2 763	1 934	3 470	4 266	2 470	3 279	4 168	3 202	3 283	2 519	8
357½	188	—	—	—	—	1	—	9	1	9
238	145	—	—	—	—	4	—	58	4	10
121	114	1	5	7	—	28	66	103	75	11
17 018	21 185	776	1 357	1 592	1 288	1 680	2 007	1 361	1 566	12
248	1 619	6	8	—	—	—	90	40	—	13
540	810	520	690	120	120	180	450	300	120	14
471	729	296	385	12	441	364	80	243	51	15
1 071	913	—	2	1	2	14	41	3	8	16
890	1 188	49¼	31	33¼	29	23	39	40	28	17
328	115	9	22	58	77	5	29	69	—	18
65	76	157½	66	43	39½	275	239½	514½	200½	19
1 816	3 157	330	453	168	6	111	209	24	29	20
13 415	14 018	1 518	2 642	3 639	4 487	5 707	7 256	6 185	6 692	21
99 868	119 551	26 161	22 642	15 583	16 330	45 404	48 728	79 773	45 771	

Sammenligning mellem Godsbefordringen i de forløbne 8 Driftsaar.

Løbe-No.	Varernes Art.	Gjennemgangsfragt. Op. 1ste Drifts-aar.	2det Drifts-aar. (15 Mdr.)	3die Drifts-aar.	4de Drifts-aar.	5te Drifts-aar.	6te Drifts-aar.	7de Drifts-aar.	8de Drifts-aar.	Ned. 1ste Drifts-aar.	2det Drifts-aar. (15 Mdr.)	3die Drifts-aar.	4de Drifts-aar.	5te Drifts-aar.	6te Drifts-aar.	7de Drifts-aar.	8de Drifts-aar.	Løbe-No.
1	Brændeviin . . . Centn.	14	25	66	151	116	193	226	188	537	5 820	2 900	5 904	2 472	2 641	2 928	1 339	1
2	Foustager, tomme . do.	140	1 252	474	2 200	685	835	1 520	288	52	—	96	65	79	135	134	184	2
3	Fragtfrit Gods . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3
4	do. do. . . Centn.	—	—	—	2	1	15	5	—	—	—	—	—	—	2	—	2	4
5	Gjødsel . . . . . Vogne	—	—	—	4	2	4	12	10	—	—	—	—	—	—	—	—	5
6	Glasvarer . . . . Centn.	29	23	94	111	92	130	196	335	28	17	—	—	—	—	—	—	6
7	Jern & Jernvarer . Vogne	—	—	—	14	14	36	38	64	—	—	—	—	—	14	8	13	7
8	do. do. . . Centn.	195	1 456	1 680	2 326	841	1 191	1 201	1 315	2 130	2 427	2 260	2 419	801	1 176	2 237	1 637	8
9	Hø & Halm . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
10	do. do. . . . Centn.	—	—	—	—	—	—	1 012	63	—	—	—	—	—	—	—	—	10
11	Kalk, Leer, Sand, Drainsrør, Muur- & Tagsteen . . Vogne	—	5	4	10	2	7	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	11
12	Kornvarer . . . Tøndr.	13 221	27 557	12 516½	4 921	4 753	11 870	26 739	10 641	16	19	21	136	581	82	14	108	12
13	Kul . . . . . Centn.	2 340	1 893	1 407	2 160	1 620	2 160	3 214	2 350	—	—	—	—	—	—	—	—	13
14	Møbler & Flyttegods do.	150	187	—	150	300	360	60	360	540	273	120	—	60	—	—	180	14
15	Poteter . . . . . Tøndr.	2	50	½	—	—	1	—	—	338	66	13	38	666	746	232	167	15
16	Salt . . . . . do.	2 131½	3 450	2 272	2 476	1 770	3 833	2 086	3 463	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Sild . . . . . do.	2 602	3 287¼	2 355¼	2 110	2 230	2 558	4 132	2 656	—	—	12	—	—	1	2	—	17
18	Slibe & Møllestene Centn.	822	866	487	513	459	436	491	279	—	—	—	—	—	—	—	—	18
19	Trælast & Brænde . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	121	69	35	8	27	—	—	—	19
20	Øl . . . . . Centn.	—	—	—	—	—	39	29	17	9	—	2	—	—	—	—	—	20
21	Øvrige Varer . . do.	15 563	17 706	11 928	15 734	12 436	17 086	23 311	16 688	1 320	2 135	2 135	2 836	2 203	4 120	6 268	4 246	21
	Reduceret til Centner .	58 598	97 640	54 234	48 412	38 561	68 311	106 581	69 324	17 424	17 747	11 111	12 372	10 809	11 083	12 944	9 568	

Sammenligning mellem Godsbefordringen i de forløbne 8 Driftsaar.

Løbe-No.	Varernes Art.	Total. Local- & Gjennemgangsfragt. 1ste Driftsaar.	2det Driftsaar. (15 Mdr.)	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar.	6te Driftsaar.	7de Driftsaar.	8de Driftsaar.	Løbe-No.
1	Brændeviin . . Centn.	1 858	9 417	4 689	7 917	4 887	5 053	5 004	3 631	1
2	Foustager, tomme do.	1 898	3 438	1 992	2 628	1 611	1 586	2 357	1 329	2
3	Fragtfrit Gods . Vogne	—	—	—	20½	27	56	105	83½	3
4	do. do. . Centn.	—	—	—	66	26	231	259	178	4
5	Gjødsel . . . Vogne	5	4	1	7	8	4	14	12	5
6	Glasvarer . . Centn.	1 378	2 230	372	264	306	283	335	543	6
7	Jern & Jernvarer Vogne	—	3½	—	14	20	63½	57	277	7
8	do. do. Centn.	10 565	12 432	9 109	10 300	8 937	7 995	9 484	7 405	8
9	Hø & Halm . . Vogne	32	102	21 11/16	132½	115½	280½	366½	189	9
10	do. do. . . Centn.	—	--	—	1 187	1 276	266	1 308	212	10
11	Kalk, Leer, Sand, Drainsrør, Muur & Tagsteen . Vogne	203¾	189	112⅛	125	175½	173½	225	198	11
12	Kornvarer . . Tøndr.	24 087	44 502	25 584	19 610	25 699	38 204	45 132	33 500	12
13	Kul . . . . Centn.	4 457	4 072	2 300	2 739	2 148	3 230	3 502	3 969	13
14	Møbler & Flyttegods . . . . Centn.	2 170½	1 473	720	750	1 320	1 380	900	1 470	14
15	Poteter . . . Tøndr.	756	3 579	193	640	1 437	1 253	946	947	15
16	Salt . . . . do.	3 483½	4 871	3 841	3 542	3 103	5 101	3 160	4 384	16
17	Sild . . . . do.	4 077¼	4 420¾	2 942½	2 492	3 490	3 734	5 064	3 872	17
18	Slibe & Mølle-stene . . . . Centn.	1 023	1 113	659	714	776	1 054	888	394	18
19	Trælast & Brænde . . . Vogne	583	237	454¼	230	380	340	579½	276½	19
20	Øl . . . . . Centn.	2 962	4 246	2 597	1 478	2 149	2 026	1 869	3 203	20
21	Øvrige Varer . do.	27 617	34 391	26 105	31 620	32 362	43 545	49 179	41 644	21
	Reduceret til Centner	201 751	239 025	174 961	158 869	188 156	242 917	299 166	244 214	

Sammenligning mellem Stationernes Middel-

Løbe-No.	Stationernes Navn.	De 5 første Driftsaars aarlige Middelindtægt for afgaaede og ankomne						6te Driftsaars for afgaaede			
		Passagerer.		Gods-befordring og andre Indtægter.		Tilsammen.		Passagerer.		Gods-befordring og andre Indtægter.	
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
1	Hamar	2 576	13½	4 566	½	7 142	14	2 925	96½	4 815	12¾
2	Ager	29	118	„	„	29	118	27	81	12	85½
3	Hjellum	284	64¾	232	87	517	31¾	298	49	345	90
4	Ihlseng	252	35	165	82½	417	117½	456	7	305	70
5	Hørsand	496	30	386	38¼	882	68¼	431	83	338	23
6	Løken	158	48¼	475	69	633	117¼	196	27	456	53½
7	Berg	474	99	401	28	876	7	549	59	357	56½
8	Midtskog	11	104½	12	110	24	94½	13	47	11	108½
9	Elverum	1 631	117	2 143	118	3 775	115	1 781	22	2 427	109
10	Grundset	808	14	1 577	41½	2 385	55½	958	11½	1 753	90¾
	Tilsammen	6 724	44	9 961	94¾	16 686	18¾	7 638	3	10 824	99½

indtægt i de forløbne 8 Driftsaar.

Middelindtægt og ankomne		7de Driftsaars Middelindtægt for afgaaede og ankomne						8de Driftsaars Middelindtægt for afgaaede og ankomne						Løbe-No.
Tilsammen.		Passagerer.		Gods-befordring og andre Indtægter.		Tilsammen.		Passagerer.		Gods-befordring og andre Indtægter.		Tilsammen.		
Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
7 740	109¼	3 075	53	6 275	72	9 351	5	2 894	51	5 106	80½	8 001	11½	1
40	46½	27	53	9	76	37	9	25	118	1	41	27	39	2
644	19	252	87	181	115	434	82	239	84	197	22½	436	106½	3
761	77	462	37	388	29½	850	66½	411	8	288	8	699	16	4
769	106	416	47	415	25	831	72	417	7	286	86	703	93	5
652	80½	208	37	567	94½	776	11½	215	69	465	51	681	„	6
906	115½	590	83	414	93	1 005	56	586	96	356	119½	943	95½	7
25	35½	10	107	37	68	48	55	11	26	13	108	25	14	8
4 209	11	1 857	16	2 636	95½	4 493	111½	1 817	40	2 185	109½	4 003	29½	9
2 711	102¼	1 025	32	2 397	86½	3 422	118½	998	55	1 916	4	2 914	59	10
18 462	102½	7 926	72	13 325	35	21 251	107	7 617	74	10 818	30	18 435	104	

Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter i de forløbne 8 Driftsaar.

Løbe-No.	Indtægter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar. (15 Maaneder.)		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.		8de Driftsaar.		Løbe-No.
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
1	Af Passagerer	6 779	107	7 762	49	5 934	100	6 379	115	6 664	118	7 638	3	7 926	72	7 617	74	1
2	„ Voiturer	64	62	87	96	90	12	78	22	74	98	104	48	85	76	81	76	2
3	„ Levende Dyr	33	86	34	18	29	62	42	18	47	78	48	52	47	98	35	66	3
4	„ Pakker	213	8	316	46½	404	76	537	49	477	118	539	11	602	52	673	39	4
5	„ Bagage									126	92	181	110	173	42	144	28	5
6	„ Varer	9 941	80½	13 466	89½	8 004	44	7 483	10	7 197	63½	9 733	84½	12 140	95	9 658	65	6
7	„ Telegrafen	181	86	300	113	202	42	192	4	172	19	217	34	275	32	224	116	7
8	„ Posten	77	18	97	114	102	6	151	114	245	„	257	30	259	60	252	6	8
9	„ Pakhuusleie	7	60	35	56	7	113	4	36	„	„	1	48	„	„	„	„	9
10	„ Tomteleie	„	„	„	„	55	„	„	„	„	„	„	„	„	„	12	80	10
11	Øvrige Indtægter	251	37½	557	107	469	84	487	68½	429	74½	296	101½	481	15	576	92½	11
	Tilsammen Indtægter	17 550	65	22 659	89	15 300	59	15 356	76½	15 436	61	19 018	42	21 992	62	19 277	42½	

Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter i de forløbne 8 Driftsaar.

Løbe-No.	Udgifter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar. (15 Maaneder).		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.		8de Driftsaar.		Løbe-No.
		Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
1	Til Directionen	300	„	371	26	300	„	300	„	300	„	300	„	300	„	300	„	1
2	- Hovedcontoret	828	53	1 278	26	1 097	107	1 096	67	1 125	119½	1 195	87½	1 201	22	1 304	1	2
3	- Stationerne	4 385	57	7 223	86½	4 227	35½	4 342	15	4 325	8¼	4 525	89	4 920	41	4 840	64	3
4	- Locomotiv-Departementet	3 227	88	3 970	66	4 020	81	3 736	69½	3 799	103½	4 417	½	4 258	48	3 944	39	4
5	- Vogn- Do.	435	107½	964	63½	683	116	746	6	714	60¼	999	56½	1 222	26½	1 034	62	5
6	- Ingenieur- Do.	4 525	23	4 354	117½	3 573	62	5 366	29½	4 825	83½	4 884	112	4 550	2½	3 345	118	6
7	- Vedligeholdelse af Bygninger . .	559	48	278	117½	515	49	161	62	413	8	314	39	552	75	895	70	7
8	- Do. - Stationspladse .	8	28	137	½	89	34½	73	28½	23	81½	30	75	45	20	16	85	8
9	- Do. - Telegrafen . .	118	14	88	95	117	85½	136	8½	138	100	106	81	61	68	79	82	9
10	- Uniformer	„	„	194	66	159	62	179	37	151	20	152	83	288	21	211	6	10
11	- Erstatninger	6	37	36	23	„	„	108	110	13	4	61	34½	31	106	81	50	11
12	- Øvrige Udgifter	48	81	37	11	51	41	100	21	140	89½	376	38	163	1	124	23	12
	Tilsammen Udgifter	14 443	56½	18 935	98½	14 836	73½	16 346	94	15 971	78	17 364	96	17 594	71	16 178	„	
	Overskud	3 107	8½	3 723	110½	463	105½	„	„	„	„	1 653	66	4 397	111	3 099	42½	
	Underballance . .	„	„	„	„	„	„	990	17½	535	17	„	„	„	„	„	„	

Oplysninger om Locomotivernes Drift.

Locomotiverne have i Regnskabsaaret tilbagelagt 4 696 norske Mile, hvortil for deres Arbeide ved Stationerne med Trainenes Indskiftning etc. lægges 3 % af Trainmilene og de assisterende Mile, altsaa i det Hele tilbagelagt 4 836 Mile, hvoraf 4 777 med Passageer- og Godstrain, 23 som Hjælpekraft og 36 med Ballast og Fyld.

Dette Antal Mile er saaledes fordeelt paa Locomotiverne:

Locomotiv-No.	Trainmile.	Assisterende Mile.	Mile med Ballast og Fyld.	Tilsammen i Regnskabsaaret.	I de foregaaende Driftsaar.	Ialt efter Jernbanens Aabning.	Heraf Mile med Sneeploug i dette Driftsaar.
1	1 481	7	—	1 488	8 909	10 397	30
2	1 140	13	—	1 153	9 208	10 361	7
3	2 156	3	36	2 195	12 801	14 996	41
Tilsammen	4 777	23	36	4 836	30 918	35 754	78

Hvorledes Locomotiverne have været benyttede sees nærmere af følgende Tabel.

Locomotiv-No.	1			2			3			Tilsammen.		
	Antal Dage.											
Maaned.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.
Januar . . .	4	1	26	12	19	—	15	16	—	31	36	26
Februar . . .	19	9	—	7	11	10	5	7	16	31	27	26
Marts	6	25	—	13	14	4	17	14	—	36	53	4
April	2	28	—	11	16	3	16	14	—	29	58	3
Mai	18	13	—	—	—	31	13	18	—	31	31	31
Juni	10	9	11	20	7	3	16	4	10	46	20	24
Juli	21	10	—	10	21	—	26	5	—	57	36	—
August . . .	19	12	—	12	19	—	23	8	—	54	39	—
September . .	—	—	30	17	13	—	15	15	—	32	28	30
October . . .	16	11	4	23	8	—	17	14	—	56	33	4
November . .	14	16	—	13	13	4	15	10	5	42	39	9
December . .	13	18	—	—	31	—	18	13	—	31	62	—
Tilsammen	142	152	71	138	172	55	196	138	31	476	462	157

Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde og Lys, foruden gamle brugte Sleepers, hvis Pengeværdi ikke er opført i Regnskabet .	48 Spd.	119	ß
Kul 757 740 ℔	1 646 —	20	-
Bomolie 213½ Pot	71 —	20	-
Rapolie 705¼ Pot	136 —	7	-
Talg 349 ℔	39 —	96	-
Pudsegarn 702 ℔	107 —	30½	-
Hamp og Hampegarn 33½ ℔	5 —	53	-
Patentpakning 22 ℔	17 —	78	-
Lampeolie til Pudseren, Sæbe og Limer	9 —	88	-
Tilsammen	2 082 Spd.	31½	ß

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes og de assisterende Miles Antal 4 800, findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil 52,06 ß og naar Transportomkostningerne paa Kul, Olie, Pudsegarn etc. fra Christiania til Hamar udelades af Beregningen, har Omkostningerne for hver Trainmiil udgjort 41,6 ß.

De øvrige Locomotiverne vedkommende Udgifter, Lønninger til Locomotivførere, Fyrbødere, Vandpumpere, Kulsjouere, Udgifter til Reparation o. d. l. have beløbet sig til 1 862 Spd. 7½ ß. — Locomotivernes Drift har altsaa kostet 3 944 Spd. 39 ß eller for hver Trainmiil 99,08 ß, for hver Locomotivmiil 98,6 ß.

Samtlige Jernbanens Udgifter 16 178 Spd. „ ß fordelte paa Trainmilene give for hver gjennemløben norsk Miil 3 Spd. 46,4 ß.

Den samlede Vægt, som af Locomotiverne er ført 1 Miil frem, er følgende:

Passageervogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	Centnermile	909 721
Passagerer.	75 836 Personmile. Antages hver Person at veie 1½ Centner, erholdes .	—	113 754
Stoppevogne.	Disse have gjennemløbet 5 087 Mile. Enhver af disse Vogne veier 102 Centner, læsset i Gjennemsnit 110 Centner	—	559 570
Godsvogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	—	943 536
Gods.	Er forhen fundet at udgjøre	—	612 219
	Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget	Centnermile	3 138 800
	Hvert Locomotivs egen Vægt kan med Vand og Kul i Gjennemsnit ansættes til 300 Centner. Herefter findes Locomotivernes Centnermile, Ballastmilene ikke medregnet.	—	1 440 000
	Tilsammen Brutto	Centnermile	4 578 800

Da Trainmilenes Antal var 4 777, findes, ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed, i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 657 Centner foruden Locomotivets egen Vægt.

Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal, med Undtagelse af Ballastmilene, 4 800 Mile, findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 654 Centner.

Nettolasten af Gods og Passagerer bliver 766 669 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Train og Locomotiv giver 160 Centner.

Divideres de forskjellige Vognmiles Antal med Trainmilenes, findes, at i Gjennemsnit med hvert Train er befordret:

1ste Classes Passageervogne	0,52
2den do. do.	1,54
Stoppevogne	1,06
Godsvogne	2,99
Tilsammen i Gjennemsnit	6,11 Vogne

Følgende Tabel udviser Locomotivmilenes Antal samt Locomotivernes Forbrug af Kul, Olie og Talg fordeelt paa de forskjellige Maaneder. (Ballastkjøringen udeladt af Beregningen).

Maaned.	Locomotiv-mile.	Forbrug.			Forbrug pr. Locomotivmiil.			Timer med Fyr paa.
		Kul ℔	Olie Potter.	Talg ℔	Kul ℔	Olie Potter.	Talg ℔	
Januar . . .	392	64 470	53,0	28,4	164,5	0,14	0,07	383
Februar . . .	382	67 540	57,5	29,9	176,8	0,15	0,08	385
Marts . . .	467	86 260	82,7	38,7	184,7	0,18	0,08	465
April	364	56 370	69,0	30,4	154,9	0,19	0,08	353
Mai	385	55 710	78,0	28,8	144,7	0,20	0,07	376
Juni	357	60 350	91,5	29,9	155,9	0,24	0,08	427
Juli	399	65 670	105,0	33,8	164,6	0,26	0,08	452
August . . .	413	55 440	98,0	26,6	134,2	0,24	0,06	440
September . .	398	56 540	65,5	28,8	142,1	0,16	0,07	390
October . . .	422	57 530	65,5	22,7	136,3	0,15	0,05	403
November . .	392	68 710	63,5	27,7	175,3	0,16	0,07	385
December . .	399	63 150	89,5	23,3	158,3	0,22	0,06	392
	4 800	757 740	918,7	349,0	157,9	0,19	0,07	4 851

Antallet af Train, hvormed Passagerer have været befordrede, har alle Hverdage stadig været 2 op og 2 ned, og paa Søn- og Helligdage 1 op og 1 ned, med Undtagelse af 2 Søndage i Marts og 2 Søndage i April, da Trainene vare indstillede paa Grund af en Broreparation. Desuden gik i første Halvdeel af Marts Maaned i Anledning af Grundset Marked 11 Train op og 11 Train ned, og i de første Dage af October Maaned 2 Train op og 2 Train ned i Anledning Hamar Marked, samt endvidere i Aarets Løb 5 Extra-Pasageer-Train.

Beskrivelse over Locomotiverne findes i 1ste Driftsberetning Pag. 21.

Af følgende Tabel kan Locomotivernes Nyttevirkning i det forløbne Driftsaar sammenlignes med samme i de foregaaende Driftsaar. (Ballastkjøringen udeladt af Beregningen).

Driftsaar.	Locomotivmiil.	Bevægede Centnermiil, Locomotivernes egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Kulforbrug.				Last pr. Locomotivmiil i Centner.	Nyttevirkning pr. ℔ Kul i Centnermile.
			Total.	Pr. Locomotivmiil.	Total. ℔	Pr. Locomotivmiil ℔	Pr. Centnermiil ℔	Pr. Time med Fyr paa ℔		
1ste	3 113	3 200 269	3 940	1,265	488 100	157	0,152	124	1 029	6,557
2det*)	4 255	4 144 852	4 406	1,035	630 720	148	0,152	143	974	6,573
3die	3 625	3 383 480	3 889	1,073	573 778	158	0,169	147	933	5,897
4de	3 671	3 323 274	3 962	1,079	573 700	156	0,173	145	905	5,793
5te	4 687	4 027 757	4 766	1,017	644 100	137	0,160	135	859	6,253
6te	4 838	4 510 525	4 819	0,996	700 480	144,8	0,155	145	932	6,439
7de	4 853	4 848 072	4 934	1,017	768 840	158,4	0,159	156	999	6,306
8de	4 800	4 578 800	4 851	1,011	757 740	157,9	0,165	156	954	6,043

Reparationsarbeide:

Reparationsarbeiderne til Locomotiverne have bestaaet i:

1.	Større Reparation paa No. 1. Frahinandentaget, pudset og sammensat de forskjellige Dele, repareret Kiler, Ventiler og Sidestanglager, Dør for Skorsten, paasat ny Excenterskive samt diverse Smaareparationer	Arbeidsløn	35 Spd.	74	ß	
2.	Udtaget gamle Messingrør og indsat nye Kobberrør i No. 1	—	49 —	11	-	
3.	Dreiet Hjulene paa No. 1	—	4 —	112	-	
4.	Dreiet Baghjul, nye Axellagere, boret Cylinder samt Reparation paa No. 2 . .	—	11 —	112	-	
5.	Repareret Fjederpinder, Dækplader over Hjulene, Excenterstroppe og Sidestanglager, nye Bolte, opforet Balance, slebet Kraner, samt Reparation paa øvrige Locomotivdele paa No. 2	—	49 —	35	-	
6.	Anskaffet nye samt repareret gamle Kraner, Fjedre og Fjederpinder etc. No. 3.	—	12 —	15	-	
7.	Afdreiet Hjulene, nye Fjederhemper og Fjederpinder, repareret Fjederbalance, opforet Sidestanglagere samt diverse Reparationer paa No. 3	—	33 —	13	-	
8.	Nye Excenterstroppe til Locomotiverne (10 Stk.)	—	22 —	90	-	
9.	Anskaffelse af Materialier, Locomotivernes Adskillelse og Sammensætning, Rengjøring og dagligt Eftersyn, samt diverse Reparationsarbeide	—	466 —	109½	-	
		Tilsammen	685 Spd.	91½	ß	

*) 15 Maaneder.

Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften.

Driftsaar.	Locomotivmile.	Locomotivernes Istandsættelse.									Locomotivernes Drift.									Tilsammen.		
		Materialforbrug og Reservestykker.			Lønninger og Arbeidsløn.			Tilsammen.			Forbrugsgjenstande, d. e. Kul, Olie, Talg, Hamp, Pudsegarn etc.			Driftspersonalet, d. e. Førere, Fyrbødere, Pudsere og Vandpumpere.			Tilsammen.					
		Total		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.	Total.		Pr. Miil.
		Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß
1ste	3 113	40	78½	1,5	418	65	16,0	459	23½	17,5	1 699	11	65,5	848	38	32,5	2 547	49	98,0	3 006	72½	115,5
2det *)	4 255	162	45	4,5	207	99½	5,9	370	24½	10,4	2 160	76½	61,0	1 172	28	33,0	3 332	104½	94,0	3 703	9	104,4
3die	3 625	143	26	4,7	224	26½	7,4	367	52½	12,2	1 934	74	64,0	939	19	31,1	2 873	93	95,1	3 241	25½	107,3
4de	3 671	303	19½	9,9	395	13	12,9	698	32½	22,8	1 813	82	59,2	1 001	6	32,7	2 814	88	92,0	3 513	½	114,8
5te	4 687	291	41	7,5	379	1	9,7	670	42	17,2	2 012	102½	51,5	995	26	25,5	3 008	8½	77,0	3 678	50½	94,2
6te	4 838	159	31	3,9	338	65	8,4	497	96	12,3	2 163	94	53,7	1 029	50½	25,5	3 193	24½	79,2	3 691	½	91,5
7de	4 853	371	24	9,2	317	92	7,8	688	116	17,0	2 205	97	54,5	1 126	102	27,9	3 332	79	82,4	4 021	75	99,4
8de	4 800	407	62½	10,2	278	29	6,9	685	91½	17,1	2 082	31½	52,1	1 086	107	27,1	3 169	18½	79,2	3 854	110	96,3
Tilsammen	33 842	1 878	87½	6,6	2 559	31	9,1	4 437	118½	15,7	16 072	88½	57,0	8 199	16½	29,1	24 271	105	86,1	28 709	103½	101,8

*) 15 Maaneder.

Oplysninger om Vognenes Drift.

Tabel over Vogntjenesten.

Vognsort.	Antal Vogne.	Antal Vognmile.	Antal Reparationsdage. Total.	Antal Reparationsdage. I Gjennemsnit for hver Vogn.	Antal Vognmile for hver Reparationsdag.	Antal Vogne under Reparation mere end Middeltiden.	Antal Vogne under Reparation mindre end Middeltiden.	Antal Vogne, der ikke have været under Reparation.
Passageervogne 1ste & 2den Cl.	3	4 942	69	23,0	72	2	1	—
do. 2den Classe .	2	4 227	46	23,0	92	1	1	—
Stoppevogne	3	5 086	58	19,3	88	2	1	—
Plankevogne	30	6 019	145	4,8	42	18	11	1
Kassevogne	20	med Passagerer 637 med Gods 8 277	69	3,4	129	13	—	7
	58	29 188	387	6,7	75	36	14	8

Udgifter til Vognenes Drift og Vedligeholdelse.

Smørelse: Grease 1 706 ℔	145 Spd.	40 ß
Bomolie 12 Potter	4 —	„ -
Rapsolie 32¾ do.	6 —	35 -
Belysning: Lampeolie 59 Potter	11 —	53 -
Jord- & Træolie 18 Flasker	1 —	108 -
Grønsæbe 37¾ ℔	3 —	16 -
19 Stkr. nye Hjulringe	194 —	63 -
10 — — Speilglasruder	12 —	32 -
4 — — Axelkasser	16 —	38 -
Afdreiet 16 Par Hjulringe, afdreiet og omlagt 78 Par Hjulringe	81 —	118 -
To 1ste Classes Coupeer ere fuldstændig oppudsede, Puderne overtrukket med ny Plyds, samt Tag og Gulv lagt med ny Voxdug. I de øvrige 1ste Classes Coupeer ere Gulvene belagt med ny Voxdug	114 —	80 -
Samtlige Passageervogne og to Stoppevogne fernisserede og Gulvene malede	27 —	105 -
Med 20 Stkr. Plankevogne er foretaget forskjellige Reparationer, saasom indlagt endeel nye Planker i Bund, malet Understel m. m.	65 —	37 -
Reparation af Presenninger	10 —	68 -
Vognsmøreren	18 —	„ -
Materialier til de øvrige Vedligeholdelsesarbeider, Anskaffelse af Sidekoblinger, Bremseklodse, Bænke i de lukkede Kassevogne for Passageertransport, Hængsler, Stigbretter, Fjederpinder, nye Puder til Oliekasser m. m., samt dagligt Eftersyn og Reparationsarbeide.	320 —	109 -
Tilsammen	1 034 Spd.	62 ß

Heraf sees Vognenes Drift og Vedligeholdelse at have kostet pr. Vognmiil 4,25 ß.

Vedligeholdelse af Jernbanelinien.

Beskrivelse over Banens Stignings- og Krumningsforholde findes anført i 1ste Driftsberetning Pag. 24.

TABEL over Ombytning af Skinner, Sleepers m. m.

		Ombyttet			Ombytning i Procent af den hele Længde eller Antal.
		I Hoved-linien.	I Side-linier.	Total.	
Sleepers	Stkr.	1 497	263	1 760	3,37
Skinner	Fod	147	—	147	0,06
Skruer	Stkr.	119	—	119	0,22
Lasker	Par	—	—	—	—
Dogs	Stkr.	300	—	300	—

Sammenligning mellem Ombytningen af Sleepers, Skinner etc. i de forlöbne 8 Driftsaar.

Driftsaar.	Sleepers Stkr.	Skinner Fod.	Skruer Stkr.	Lasker Par.	Dogs Stkr.
1ste	119	226	90	—	229
2det	413	120	146	20	110
3die	3 930	520	320	—	340
4de	11 939	240	50	28	—
5te	11 917	142	100	20	100
6te	12 166	771	250	20	730
7de	4 147	587	138	—	1 130
8de	1 760	147	119	—	300
	46 391	2 753	1 213	88	2 939
Paa hele Linien fandtes ved Driftens Begyndelse	52 150	260 834	52 166	26 083	—
Altsaa af den oprindelige Overbygning ombyttet ved Udgangen af 8de Driftsaar	88,95 %	1,05 %	2,32 %	0,34 %	—

Af Ballast og Fyld er udkjørt til Linien 160 Vogne.

Udgifterne hertil samt til den almindelige Vedligeholdelse have udgjort:

Til Materialier	167	Spd.	22 ß
- Arbeidsløn i Værkstedet	27	—	69 -
- do. paa Linien, Liniens Bevogtning, til Ombytning, Bortskaffelse af Snee og Iis, Gjerders Istandsættelse, Afgrøftning, Ballastkjørsel samt Kjørsel af 45 Vogne Steen til Disen Bro	2 378	—	10 -
Med Broerne over Flagstad-Elven, Fura og Terningaa, samt Glommenbroen er i Aarets Løb foretaget forskjellige Tømmermands- og Murreparationer. Udgifterne hertil have andraget til	273	—	4 -
Tilsammen	2 845	Spd.	105 ß

Vedligeholdelse af Jernbanens Bygninger.

Anskaffet Skorsteensspjeld i Kjøkkenerne ved Hjellum, Hørsand og Elverum. Indsat endel nye Vinduesruder. Anskaffet Jernsprinkler til Venteværelsedøren i Elverum Stationsbygning. Reparation af Tagrender, Pakhusporte, Døre i Værkstedet, diverse Murreparationer ved Hamar, Hjellum og Hørsand Stationer samt forskjellige Snedkerreparationer ved Stationsbygningerne, Platforme etc.

Udgifterne hertil have udgjort	191 Spd.	79 ß	
Malet Gulve, Døre, Vinduer, Gavler og Udlodningspanel i alle Stationsbygningerne og samtlige Pakhuse ligeledes malede	682 —	111 -	
Leie af Snedkerværksted i 15 Maaneder	21 —	„ -	
Tilsammen	895 Spd.	70 ß	

Vedligeholdelse af Inventarium.

A. Stationsinventarium.

Anskaffet 7 Stkr. nye Pengeskrin, 2 Contorstole, 1 Slæde, 2 nye Platformklokker, 1 Sprøite for Reengjørelse af Vogne, 1 ny Sæle, 1 Hængelampe, Plakatbretter, Vaterpas. Nye Damaskgardiner i alle 1ste Classes Coupeer, nye Gardiner til Contorerne i Hamar, nye Heisestropper, Sneeskuffer m. m. Vedligeholdelse af det øvrige Inventar, saasom Kjøreredskaber, Uhre, Lamper og Lygter, Varmekasser, Baade, Sauge m. m. tilsammen 198 Spd. 3 ß

B. Locomotiv- og Værkstedsinventarium.

Anskaffelse af Redskabskasser i Værkstedet, Slæggeskafter, endel nye Ildrister til Dampkjædelen i Værkstedet, Kulkurve, Gummislange for Udvaskning af Locomotiverne, Vandslanger for Brøndhuset Børster m. m. samt Reparation og Vedligeholdelse af diverse Inventarium . . . . . 89 — 49 -

C. Liniens Inventarium.

Anskaffet en ny Sleepershøvl, Sneeskuffer, Haandsneeplouge, Tjærekoste, Hakker, Signalflag, Bor, o. s. v. Reparation og Vedligeholdelse af Krabbekran, Trillebøre, Minerredskaber m. m. tilsammen til Beløb . . . . . 140 — 13 -

Tilsammen 427 Spd. 65 ß

Uheld og Standsninger.

Locomotiver i Ustand under Gangen:

Locomotiv No. 3 for 1ste Optrain den 29de April. En Fjederhempe gik istykker mellem Elverum og Grundset. Forsinket 17 Minutter.

Locomotiv No. 1 for 1ste Optrain den 14de Juni. Et Rør sprang ved Hjellum. 1ste Optrain blev paa Grund heraf indstillet, og sammes Passageer- og Godsvogne fremført med andet Optrain.

2det Nedtrain ankom 27 Minutter forsent til Hamar som Følge af Uregelmæssighederne ved Optrainet.

Locomotiver eller Vogne af Skinnerne:

Den 16de April 2det Nedtrain. 1 Vogn gik af Skinnerne i Sidesporet ved Elverum, foranlediget ved at en Bolt i Fjederophængningen var gaaet itu. Trainet forsinket 18 Minutter.

Den 13de September 1ste Nedtrain. Under Skiftningen i Elverum gik Locomotivets bagerste Hjul af Skinnerne. Ingen Skade eller Forsinkelse foraarsaget.

Forsinkelser foraarsagede ved:

Snee og Iis: 4 Gange forsinket fra 8 til 57 Minutter.

Stærkt Sneedrev: 1ste Optrain, 2det Nedtrain og 2det Optrain den 24 December samt 1ste Optrain den 25de December forsinket respective 46 Min., 45 Min., 20 Min. og 21 Min.

Dampskibenes forsildige Ankomst: 13 Gange forsinket fra 6 Min. til 1 Time 33 Min.

Forskjellige Aarsager:

Tungt Train, megen Passageer- og Godsexpedition underveis, Vognskiftning, samt Øsning af Vand til Locomotiverne paa andre Steder end Vandstationerne. Forsinket 36 Gange fra 5 til 27 Minutter.

Den 4de Marts 3die Nedtrain. Mellem Hørsand og Ihlseng ved Bjørnstad og Hornfjeld Overgange vare 2de Grinder henlagte tversover Skinnesporet. Paa Grund af Mørket opdagede ikke Locomotivføreren Grinderne, førend de paa Plougene anbragte Limer stødte an mod disse. Den første Grind blev ført foran Locomotivet til Hornfjeld Overgang, hvor Trainet blev standset, og hvor den anden Grind var paalagt Skinnerne. Ingen Skade foraarsagedes. Gjerningsmanden, Even Johannesen Bergsvinkerrudeie af Vang, blev paagrebet og af Underretten dømt til 5 Aars Strafarbeide.

1ste Optrain den 2den April forsinket 15 Minutter ved at 5 Halmbundter faldt af en Vogn paa Grundsetmoen.

Den 10de November maatte 1ste Optrain stoppe i 2 Min. ved Disenbro. Paa Linien laa en beruset Mand, der omsider fik arbeidet sig ud af Skinnesporet, netop som Trainet passerede det Sted, hvor han havde lagt.

Christiania, i Directionen for de Søndenfjeldske Statsjernbaner, den 22de September 1871.

T. H. Aschehoug. **Halvor Schou.** **R. Kierulf.**

J. Engelstad.

Statistique de l'exploitation

pour les exercises 1863–1870.

	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	1864.	1863.
Longueur et capital employé.								
Longueur totale exploitée . . . . . Miil	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
kilom.	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4
Capital employé par „Miil“ . . . . . Spd.	114 779	114 779	114 779	114 779	114 779	114 779	114 779	114 779
- kilom. . . . . fr.	57 120	57 120	57 120	57 120	57 120	57 120	57 120	57 120
Matériel roulant.								
Nombre des locomotives	3	3	3	3	3	3	3	3
— - voitures à voyageurs	5	5	5	5	5	5	5	5
— - — de poste	3	3	3	3	3	3	3	3
— - wagons à marchandises	50	50	50	50	50	50	50	50
— - voitures et wagons en total	58	58	58	58	58	58	58	58
Capacité de charge des wagons à marchandises en total, centners	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500
kil.	224 151	224 151	224 151	224 151	224 151	224 151	224 151	224 151
do. do. do. par „Miil“ de chemin exploité, centners	1 324	1 324	1 324	1 324	1 324	1 324	1 324	1 324
kil. par kilom.	5 837	5 837	5 837	5 837	5 837	5 837	5 837	5 837
Mouvement.								
Parcours des locomotives . . . . . Miil	4 836	5 154	4 980	4 870	3 955	3 865	3 593	3 634
kilom.	54 623	58 214	56 249	55 007	44 672	43 655	40 583	41 046
Consommation en combustible par „Miil“ parcouru ℔'s	158	158	145	132	145	149	145	153
kil. par kilom.	6,967	6,967	6,39	5,82	6,39	6,57	6,39	6,75
Nombre des voyageurs	47 609	50 081	50 068	43 593	37 714	32 978	28 535	30 124
— - centners de marchandises	244 214	299 166	242 917	188 156	158 869	174 961	192 582	201 701
kil.	12 164 633	14 901 865	12 099 940	9 372 309	7 913 484	8 715 048	9 592 772	10 047 005
Total des „Miil“ parcourus par les voyageurs . . Miil	75 836	78 507	76 147	67 367	60 588	55 573	52 334	54 753
kilom.	856 567	886 737	860 089	760 910	684 341	627 697	591 112	618 435
— „Centnermiil“ — — marchandises. Cent. miil.	*) 596 258	*) 702 168	*) 580 025	439 225	382 213	427 755	460 483	449 898
kil. × kilom.	335 466 307	395 053 364	326 215 375	247 100 000	215 000 000	240 600 000	259 100 000	253 100 000
Quantités moyennes, calculées sur toute la longueur du chemin de fer: voyageurs	22 305	23 090	22 396	19 813	17 820	16 345	15 393	16 104
marchandises, centners	175 369	206 519	173 867	129 183	112 414	125 810	135 436	132 323
kil.	8 735 370	10 286 995	8 660 490	6 434 783	5 599 497	6 266 770	6 746 253	6 591 190

Produits financiers de l'exploitation.

Recettes, résultant du transport des voyageurs . . Spd.	7 618	7 927	7 638	6 665	6 380	5 935	6 254	6 780
fr.	42 821	44 558	42 933	37 463	35 862	33 360	35 154	38 110
— — — des bagages . . Spd.	144	173	182	127				
fr.	809	972	1 023	714				
— — — de la poste, des equipages, chevaux, chiens et bestiaux Spd.	369	393	410	367	810	626	432	388
fr.	2 074	2 209	2 305	2 063	4 553	3 519	2 428	2 181
— — — des marchandises . . Spd.	10 332	12 743	10 273	7 676	7 483	8 004	10 850	9 942
fr.	58 076	71 628	57 744	43 147	42 062	44 991	60 988	55 884
— — des revenus autres . . . . . Spd.	814	757	515	602	684	735	721	441
fr.	4 576	4 255	2 895	3 384	3 845	4 131	4 053	2 479
Total Spd.	19 277	21 993	19 018	15 437	15 357	15 300	18 257	17 551
fr.	108 356	123 622	106 900	86 771	86 322	86 001	102 623	98 654
Dépenses: A. pour l'entretien et la surveillance de la voie Spd.	3 346	4 550	4 885	4 826	5 366	3 574	3 509	4 525
fr.	18 808	25 576	27 459	27 127	30 162	20 089	19 724	25 435
B. pour l'exploitation: a. traction et entretien des locomotives Spd.	3 944	4 259	4 417	3 800	3 737	4 021	3 191	3 228
fr.	22 169	23 940	24 828	21 360	21 006	22 602	17 937	18 145
b. entretien des voitures et wagons Spd.	1 035	1 222	999	715	746	684	777	436
fr.	5 818	6 868	5 615	4 019	4 193	3 846	4 368	2 450
c. entretien des stations et du télegraphe Spd.	992	659	452	576	371	723	406	686
fr.	5 576	3 704	2 541	3 238	2 085	4 064	2 282	3 856
d. salaires du personel des stations et des conducteurs, frais d'éclairage, de combustible etc. des stations . . . Spd.	5 133	5 241	4 740	4 489	4 630	4 387	6 015	4 391
fr.	28 853	29 459	26 643	25 233	26 025	24 659	33 810	24 682
C. frais généraux . . . . . Spd.	1 728	1 664	1 872	1 566	1 497	1 448	1 359	1 177
fr.	9 713	9 354	10 523	8 802	8 415	8 139	7 639	6 616
Total Spd.	16 178	17 595	17 365	15 972	16 347	14 837	15 257	14 443
fr.	90 937	98 901	97 609	89 779	91 886	83 399	85 760	81 184
Produit net . . . . . Spd.	+ 3 099	+ 4 398	+ 1 653	— 535	— 990	+ 463	+ 3 000	+ 3 108
fr.	+ 17 419	+ 24 721	+ 9 291	— 3 008	— 5 564	+ 2 602	+ 16 863	+ 17 470

*) Marchandises de service non comprises.

Résultats statistiques calculés sur les moyennes.	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	1864.	1863.
„Miil“ parcourus par chaque locomotive . . . . . Miil	1 612	1 718	1 660	1 623	1 318	1 288	1 198	1 211
kilom.	18 208	19 406	18 750	18 332	14 887	14 548	13 531	13 678
Rapport des „Miil“ de parcours à un „Miil“ de longueur	1 422	1 516	1 465	1 432	1 163	1 137	1 057	1 069
Parcours moyen d'un voyageur . . . . . Miil	1,6	1,6	1,5	1,5	1,6	1,7	1,8	1,8
kilom.	18,07	18,07	16,94	16,94	18,17	19,30	20,43	20,43
— — d'un centner de marchandises . . Miil	2,5	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	2,4	2,2
kilom.	28,24	25,98	25,98	25,98	27,11	27,11	27,11	24,85
Produit par „Miil“ d'un voyageur . . . . . Spd.	0,100	0,100	0,100	0,099	0,105	0,107	0,119	0,124
par kilom. fr.	0,0497	0,0497	0,0497	0,0492	0,0524	0,0532	0,0592	0,0617
— - — d'un centner de marchandices . Spd.	0,017	0,017	0,017	0,017	0,020	0,019	0,024	0,022
par kilom d'un kil. fr.	0,00017	0,00017	0,00017	0,00017	0,00020	0,00019	0,00024	0,00022
Produit brut par „Miil“ de la longueur exploitée:								
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	2 282,94	2 382,35	2 300,00	1 997,65	1 876,47	1 745,59	1 839,41	1 994,12
par kilom. fr.	1 136,1	1 185,6	1 144,9	994,14	933,83	868,70	915,49	992,38
des marchandises, bestiaux etc. . . . . Spd.	3 147,35	3 863,53	3 142,06	2 365,59	2 439,12	2 538,24	3 318,24	3 038,24
par kilom. fr.	1 566,3	1 922,7	1 563,66	1 177,3	1 213,8	1 263,2	1 651,3	1 512,0
des revenus autres . . . . . Spd.	239,41	222,65	151,47	177,06	201,18	216,18	212,06	129,71
par kilom. fr.	119,1	110,8	75,38	88,12	100,12	107,58	105,53	64,55
Total Spd.	5 669,70	6 468,53	5 593,53	4 540,30	4 516,77	4 500,01	5 369,71	5 162,07
par kilom. fr.	2 821,5	3 219,1	2 783,9	2 259,6	2 247,8	2 239,5	2 672,3	2 568,9
Produit brut par „Miil“ du parcours des locomotives:								
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	1,61	1,57	1,57	1,39	1,61	1,54	1,74	1,87
par kilom. fr.	0,801	0,781	0,781	0,692	0,801	0,766	0,866	0,931
des marchandises etc. . . . . Spd.	2,21	2,55	2,15	1,65	2,10	2,23	3,14	2,84
par kilom. fr.	1,100	1,269	1,069	0,821	1,045	1,110	1,563	1,413
des revenus autres . . . . . Spd.	0,16	0,15	0,10	0,12	0,17	0,19	0,20	0,12
par. kilom. fr.	0,080	0,075	0,050	0,060	0,085	0,095	0,099	0,060
Total Spd.	3,98	4,27	3,82	3,16	3,88	3,96	5,08	4,83
par kilom. fr.	1,981	2,125	1,900	1,573	1,931	1,971	2,528	2,404
Dépenses par „Miil“ de la longueur exploitée:								
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	984	1 338	1 437	1 419	1 578	1 051	1 032	1 331
par kilom. fr.	489,69	665,86	715,13	706,17	785,30	523,04	513,58	662,38
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	1 160	1 253	1 299	1 118	1 099	1 183	940	949
par kilom. fr.	577,28	623,56	646,45	556,38	546,92	588,72	467,80	472,27
des B[b] (do. voitures et wagons) . . Spd.	304	359	294	211	220	201	228	128
par kilom. fr.	151,28	178,66	146,31	105,00	109,48	100,03	113,46	63,70
des B[c] (do. l'entretien des stations) Spd.	292	194	133	169	109	213	118	202
par kilom. fr.	145,32	96,55	66,19	84,10	54,24	106,00	58,72	100,53
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	1 510	1 542	1 394	1 320	1 362	1 291	1 769	1 292
par kilom. fr.	751,46	767,38	693,73	656,91	677,81	642,47	880,35	642,97
des C (frais généraux) . . . . . Spd.	508	489	550	461	440	425	400	346
par kilom. fr.	252,80	243,35	273,71	229,42	218,97	211,50	199,06	172,19
Total Spd.	4 758	5 175	5 107	4 698	4 808	4 364	4 487	4 248
par kilom. fr.	2 367,83	2 575,36	2 541,52	2 337,98	2 392,72	2 171,76	2 232,97	2 114,04

Dépenses par „Miil“ du parcours des locomotives:								
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	0,692	0,883	0,981	0,991	1,357	0,925	0,977	1,245
par kilom. fr.	0,344	0,439	0,488	0,493	0,675	0,460	0,486	0,620
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	0,815	0,826	0,887	0,780	0,945	1,040	0,888	0,888
par kilom. fr.	0,406	0,411	0,441	0,388	0,470	0,518	0,442	0,442
des B[b] (do. voitures et wagons) . Spd.	0,214	0,237	0,200	0,147	0,189	0,177	0,216	0,120
par kilom. fr.	0,106	0,118	0,100	0,073	0,094	0,088	0,107	0,060
des B[c] (do. l'entretien des stations) Spd.	0,205	0,128	0,091	0,118	0,094	0,188	0,113	0,189
par kilom. fr.	0,102	0,064	0,045	0,059	0,047	0,094	0,056	0,094
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	1,061	1,017	0,952	0,922	1,170	1,134	1,674	1,208
par kilom. fr.	0,528	0,506	0,474	0,459	0,582	0,564	0,833	0,601
des C (frais généraux) . . . . . Spd.	0,357	0,323	0,376	0,322	0,378	0,375	0,378	0,324
par kilom. fr.	0,178	0,161	0,187	0,160	0,188	0,187	0,188	0,161
Total Spd.	3,344	3,414	3,487	3,280	4,133	3,839	4,246	3,974
par kilom. fr.	1,664	1,699	1,735	1,632	2,056	1,911	2,112	1,978
Produit net par „Miil“ de la longueur exploitée . . Spd.	+ 911,47	+ 1 293,53	+ 486,18	— 157,70	— 291,23	+ 136,01	+ 882,71	+ 914,07
par kilom. fr.	+ 453,59	+ 643,73	+ 241,95	— 78,480	— 144,932	+ 67,686	+ 439,281	+ 454,890
— — — du parcours des locomotives Spd.	+ 0,641	+ 0,853	+ 0,332	— 0,120	— 0,253	+ 0,121	+ 0,834	+ 0,856
par kilom. fr.	+ 0,319	+ 0,423	+ 0,165	— 0,0597	— 0,1259	+ 0,0602	+ 0,4150	+ 0,4260
Rapport de la perte ou du produit net au capital employé pour cent	+ 0,794	+ 1,127	+ 0,424	— 0,137	— 0,254	+ 0,119	+ 0,769	+ 0,796
Rapport de la dépense totale à la recette brute - -	83,9	80,0	91,3	103,4	106,4	97,0	83,6	82,3
Rapport à la dépense totale des dépenses spéciales:								
sous A (l'entretien de la voie) . . . pour cent	20,7	25,8	28,2	30,2	32,8	24,1	23,0	31,3
— B (l'exploitation) . . . . . - -	68,6	64,7	61,1	60,0	58,0	66,2	68,1	60,5
— C (frais généraux) . . . . . - -	10,7	9,5	10,7	9,8	9,2	9,7	8,9	8,2
Rapport à la recette totale des recettes spéciales:								
Voyageurs et bagages . . . . . pour cent	40,3	36,9	41,1	44,0	41,5	38,8	34,3	38,6
Marchandises, bestiaux etc. . . . . - -	55,5	59,7	56,2	52,1	54,0	56,4	61,8	58,9
Revenus autres . . . . . - -	4,2	3,4	2,7	3,9	4,5	4,8	3,9	2,5
Rapport à la recette totale des dépenses spéciales:								
sous A (l'entretien de la voie) . . . pour cent	17,3	20,7	25,7	31,3	34,9	23,4	19,2	25,8
— B (l'exploitation) . . . . . - -	57,6	51,7	55,8	62,1	61,8	64,2	56,9	49,8
— C (frais généraux) . . . . . - -	8,9	7,6	9,8	10,1	9,7	9,5	7,5	6,7

Observations.

1 Speciedaler	=	5 Franc 62,1 Centimes.
1 Miil (36 000 Fod)	=	11,295 Kilomètres.
1 Centner (100 ℔)	=	49,81137 Kilogrammes.

C. No. 8.

DE OFFENTLIGE JERNBANER.

DRIFTSBERETNING

FOR

THRONDHJEM-STØREN JERNBANE

I AARET 1870.

AFGIVEN TIL

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE

AF

DIRECTIONEN FOR THRONDHJEM-STØREN JERNBANE.

THRONDHJEM.

GEORG E. PETERSENS BOGTRYKKERI.

1871.

Indhold.

Indtægter og Udgifter (Recettes & dépenses) . . . . . Pag. 1

Oplysninger om Indtægterne (Renseignements sur les recettes) . . . . . — 3

do. - Udgifterne (do. - - dépenses) . . . . . — 6

do. - Passageerbefordringen (do. - le transport des voyageurs) . . . . . — 7

do. - Godsbefordringen (do. - - transport des marchandises) . . . . . — 10

Sammenligning mellem Passageerbefordringen i de forløbne 6 Driftsaar
(Comparaison du transport des voyageurs pour les 6 exercises finis) . . . . . — 14

Sammenligning mellem Godsbefordringen i de forløbne 6 Driftsaar
(Comparaison du transport des marchandises pour les 6 exercises finis) . . . . . — 15

Sammenligning mellem Indtægter og Udgifter i de forløbne 6 Driftsaar
(Comparaison des recettes et dépenses pour les 6 exercises finis) . . . . . — 18

Oplysninger om Locomotivernes Drift (Renseignements sur le service des machines locomotives) . . . . . — 20

do. - Vognenes Drift (Renseignements sur le service des voitures et wagons) . . . . . — 24

Vedligeholdelse af Jernbanelinien (Entretien de la voie) . . . . . — 25

do. - Broerne (Entretien des ponts) . . . . . — 27

do. - Jernbanens Bygninger (Entretien des bâtiments) . . . . . — 27

do. - Stationspladse (Entretien des places des stations) . . . . . — 27

do. - Telegrafen (Entretien du télégraph) . . . . . — 27

do. - Inventarium (Entretien de l'inventaire) . . . . . — 28

Uheld og Standsninger (Accidents et délais) . . . . . — 28

Statistique de l'exploitation pour les exercises 1865—1870 . . . . . — 29

Throndhjem-Støren Jernbanes Regnskab for Driftsaaret 1870.

Indtægter:

1.	Indtægt for Befordring af 73 392 Passagerer	10 906 Spd.	66 ß	
2.	— - — - 388 Voiturer	198 —	80 -	
3.	— - — - 720 levende Dyr	176 —	69 -	
4.	— - — - Varer	16 197 —	14 -	
5.	— - — - Posten	490 —	„ -	
6.	— - — - Telegrammer	183 —	18 -	
7.	— - — - Pakker, Melk, Bagage	769 —	63 -	
8.	— ved Salg af Platformbilletter	139 —	42 -	
9.	af Vognremissen i Støren	16 —	100 -	
10.	Pakhuus- og Tomteleie	43 —	54 -	
11.	Extra-Indtægter	387 —	92 -	
				29 508 Spd. 118 ß

Udgifter:

Directionens Løn		500 Spd.	„ ß	
Hovedcontorets Udgifter:				
Lønninger	1 452 Spd. „ ß			
Contorudgifter, Avertissements, Trykning etc.	258 — 14 -			
Inventar, Anskaffelse og Vedligeholdelse	6 — 64 -			
		1 716 —	78 -	
Stationsudgifter:				
Lønninger	4 499 Spd. 34 ß			
Contorudgifter, Billetter, Pakke-Frimærker etc.	371 — 33 -			
Olie, Lys & Brænde	538 — 32 -			
Assurance & Afgifter	318 — 26 -			
Inventar, Anskaffelse & Vedligeholdelse	274 — 101 -			
		6 001 —	106 -	
Locomotivafdelingens Udgifter:				
Lønninger	2 217 Spd. 95 ß			
Kul og Torv	2 109 — 82 -			
Olie, Talg, Hestefedt, Hamp og Pudsegarn	457 — 97 -			
Materialier	452 — 39 -			
Reparationer og Arbeidslønning	533 — 24 -			
Lys og Brænde	165 — 80 -			
Inventar, Anskaffelse og Vedligeholdelse	244 — 71 -			
		6 181 —	8 -	
Vognafdelingens Udgifter:				
Lønninger	132 Spd. „ ß			
Materialier	786 — 65 -			
Reparationer og Arbeidslønning	438 — 83 -			
Presenningers Vedligeholdelse	75 — 14 -			
Inventar, Anskaffelse og Vedligeholdelse	16 — 47 -			
Assurancepræmie	13 — 101 -			
		1 462 —	70 -	
	Lateris	15 862 Spd.	22 ß	29 508 Spd. 118 ß

				Transport	15 862	Spd.	22	ß	29 508 Spd.	118 ß
Linien & Broerne:										
Lønninger	5 486	Spd.	111	ß						
Materialier til Liniens Vedligeholdelse	1 823	—	73	-						
Sneeskufning, Ishugning etc.	220	—	48	-						
Materialier til Sneeskjærme etc.	73	—	119	-						
Lønninger til Gjærders Vedligeholdelse	547	—	85	-						
Materialier til do. do.	359	—	119	-						
Grøftning etc.	111	—	113	-						
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse	944	—	10	-						
Materialier til do. do.	664	—	21	-						
Inventar, Anskaffelse og Vedligeholdelse	382	—	48	-						
					10 615	—	27	-		
Uniformer					348	—	42	-		
Bygningers Vedligeholdelse					798	—	59	-		
Stationspladses Vedligeholdelse					438	—	73	-		
Telegrafens Vedligeholdelse					76	—	100	-		
Erstatninger					7	—	52	-		
Forskjellige Udgifter					529	—	107	-		
									28 677	— 2 -
Heraf følger for 6te Driftsaar et Overskud af									831 Spd.	116 ß

Hermed salderes Balancecontoen, som udviser følgende

Activa:

Cassa-Conto	971	Spd.	24	ß	
Indestaaende i Privatbanken	500	—	„	-	
do i Throndhjems Sparebank	10	—	„	-	
Diverse Debitorer	484	—	117	-	
Kulhuset i Støren	200	—	„	-	
Vognremissen i do.	200	—	„	-	
Sild-Pakhuset i do.	155	—	46	-	
Søberg Stationstomt og Platform	507	—	118	-	
Beholdninger under Materialforvalteren	7 727	—	41	-	
Beholdning af Torv	185	—	24	-	
Myreiendommen paa Ustmyren	983	—	83	-	
Stationsmesterne, udestaaende gjennem disse	1 689	—	115	-	
					13 615 Spd. 88 ß

Passiva:

Statskassen	5 000	Spd.	„	ß	
Sygekassen	55	—	20	-	
Jac. Sch. Gram	1 360	—	„	-	
Overskud fra foregaaende Driftsaar	6 368	Spd.	72	ß	
do. i 1870	831		116	-	
	7 200	—	68	-	
					13 615 Spd. 88 ß

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 6 første Indtægtsposter ere fordelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaar de fra dem afgaaede som de til dem ankomne Passagerer, Varer etc., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket Sidste rigtigst udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt.

Stationens Navn.	Indtægt for afgaaede								Indtægt for ankomne								Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne								pCt. af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne.
	Passagerer.		Vogne, Dyr, Post og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Post og Telegrammer.		Varer		Tilsammen.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Post og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Throndhjem .	5 632	68	465	102	7 410	75	13 509	5	4 290	16	559	101	8 577	95	13 427	92	4 961	42	512	101½	7 994	25	13 468	48½	47,9
Heimdal . . .	498	46	9	7	79	78	587	11	834	60	16	80	147	75	998	95	666	53	12	103½	113	76½	792	113	2,8
Stokke	123	20	„	60	„	„	123	80	302	81	1	90	„	„	304	51	212	110½	1	15	„	„	214	5½	0,8
Meelhuus . .	505	48	17	47	123	82	646	57	770	68	15	90	257	98	1 044	16	637	118	16	68½	190	90	845	36½	3,0
Søberg	331	32	6	94	52	93	390	99	449	78	5	48	88	21	543	27	390	55	6	11	70	57	467	3	1,7
Kvaal	238	12	8	67	62	56	309	15	234	92	2	112	26	16	263	100	236	52	5	89½	44	36	286	57½	1,0
Leer	429	110	16	68	1 045	74	1 492	12	463	64	6	114	202	94	673	32	446	87	11	91	624	24	1 082	82	3,8
Lundemo . .	418	6	21	53	706	92	1 146	31	491	92	12	113	313	77	818	42	454	109	17	23	510	24½	982	36½	3,5
Hovind	270	58	5	52	1 494	110	1 770	100	303	50	1	23	304	42	608	115	286	114	3	37½	899	76	1 189	107½	4,2
Støren	2 459	26	496	97	5 220	74	8 176	77	2 765	65	424	116	6 278	96	9 469	37	2 612	45½	460	106½	5 749	85	8822	117	31,3
Tilsammen	10 906	66	1 048	47	16 197	14	28 152	7	10 906	66	1 048	47	16 197	14	28 152	7	10 906	66	1 048	47	16 197	14	28 152	7	100,0

Det vil heraf sees, at fremdeles den allerstørste Deel af al Befordring er gaaet til eller fra Throndhjem Station og blot ubetydeligt mellem de øvrige Stationer indbyrdes.

Indtægterne have nemlig udgjort:

	Passagerer.		Vogne, Dyr, Post og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Fra og til Throndhjem Station	9 922	84	1 025	83	15 988	50	26 936	97
Mellem de øvrige Stationer	983	102	22	84	208	84	1 215	30
Tilsammen	10 906	66	1 048	47	16 197	14	28 152	7

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver Maaned:

1870.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Vogne, Dyr, Post og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Januar	450	20	65	1	1 325	18	1 840	39	6,53
Februar	476	84	68	42	1 497	32	2 042	38	7,36
Marts	669	46	79	58	2 346	79	3 095	63	11,00
April	942	16	64	78	1 525	106	2 532	80	9,00
Mai	927	113	82	119	1 377	83	2 388	75	8.59
Juni	1 470	55	103	99	1 666	15	3 240	49	11,70
Juli	1 803	82	109	66	1 377	67	3 290	95	11,80
August	1 331	118	122	55	714	26	2 168	79	7,70
September	910	69	102	67	980	58	1 993	74	7,19
October	730	66	91	87	1 225	30	2 047	63	7,38
November	537	31	75	9	1 054	68	1 666	108	5,20
December	655	86	82	86	1 106	32	1 844	84	6,55
Tilsammen	10 906	66	1 048	47	16 197	14	28 152	7	100,00

TABEL over den halvmaanedlige Middelindtægt,

Indtægt af	Halvmaanedlig Middelindtægt.		Middelindtægten har været overskredet
	Spd.	ß	
Passagerer	454	52	i 10 Halvmaaneder, hvoraf 2 om Vinteren.
Vogne, levende Dyr, Post og Telegrammer . .	43	84	i 8 Halvmaaneder, hvoraf ingen om Vinteren.
Varer	674	104	i 9 Halvmaaneder, hvoraf 5 om Vinteren.
Samlet Indtægt	1 173	„	

Den største og mindste halvmaanedlige Indtægt har været:

For	Største Indtægt.	Mindste Indtægt.
Passagerer	2den Halvdeel af Juli 942 Spd. 16 ß	2den Halvdeel af Februar 203 Spd. 8 ß
Vogne, levende Dyr, Post og Telegrammer	2den Halvdeel af Mai 55 — 66 -	2den Halvdeel af Februar 13 — 78 -
Varer	2den Halvdeel af Marts 1 214 — 56 -	1ste Halvdeel af August 292 — 112 -
Samlet Indtægt	1ste Halvdeel af Juli 1 802 — 79 -	1ste Halvdeel af Januar 840 — 29 -

Af Indtægten for Varer 16 197 Spd. 14 Skill., har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 4 381 Spd. 96 Skill. og Svovlkiis 1 261 Spd. 73 Skill. — Størrelsen af Indtægten heraf fra de forskjellige Stationer sees af følgende Tabel:

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast og Brænde.		For Svovlkiis.		For øvrige Varer.		Indtægt for Trælast i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Throndhjem	7 410	75	10	36	„	„	7 400	39	0,1
Heimdal	79	78	19	42	18	80	41	76	2,4
Stokke	„	„	„	„	„	„	„	„	0
Meelhuus	123	82	54	87	„	„	68	115	44,4
Søberg	52	93	11	90	„	„	41	3	24,9
Kvaal	62	56	42	90	„	„	19	86	69,4
Leer	1 045	74	926	50	„	„	119	24	88,5
Lundemo	706	92	304	51	„	„	402	41	43,0
Hovind	1 494	110	1 358	105	„	„	136	5	90,9
Støren	5 220	74	1 653	25	1 242	113	2 324	56	31,7
	16 197	14	4 381	96	1 261	73	10 553	85	27,1

Total Indtægten, 29 508 Spd. 118 Skill., fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver:

	Spd.	ß	I Procent af den hele Indtægt.
For Passagerer	10 906	66	36,9
„ Gods, Kreaturer og Voiturer	16 572	43	56,2
„ alle andre Indtægter	2 030	9	6,9
Tilsammen	29 508	118	100,0

Olpysninger om Udgifterne.

Lønninger til Personalet har været saaledes fordeelt:

Directionens Løn							500 Spd.	„ ß
Hovedcontoret:								
Bestyreren, aarlig Løn					800 Spd.	„ ß		
Cassereren					360 —	„ -		
1 Contorbetjent					192 —	„ -		
1 Revisor					100 —	„ -		
							1 452 —	„ ß
Stationsudgifter:								
Throndhjem Station:								
Stationsmesteren, aarlig Løn	240 Spd.	„ ß						
Godtgjørelse for Huus, Lys & Ved	84 —	„ -						
			324 Spd.	„ ß				
1 Pakhuusformand			180 —	„ -				
2 Telegrafister			196 —	„ -				
3 Sjouere			394 —	40 -				
2 Sporskiftere			264 —	„ -				
Nattevagt			50 —	40 -				
Reenholdelse af Stationen og alle Passageervogne			100 —	6 -				
1 Bud			60 —	„ -				
Extra Arbeidere			82 —	89 -				
					1 651 Spd.	55 ß		
Heimdal Station:								
Stationsmesteren, aarlig Løn			144 Spd.	„ ß				
Extra Arbeide			9 —	56 -				
					153 —	56 -		
Stokke Stoppested:								
For Expeditionen			27 Spd.	60 ß				
Extra Arbeide			5 —	72 -				
					33 —	12 -		
Meelhuus Station:								
Stationsmesteren, aarlig Løn			144 Spd.	„ ß				
Extra Arbeide			4 —	58 -				
					148 —	58 -		
Søberg Stoppested:								
Stationsmesteren, aarlig Løn			192 Spd.	„ ß				
(Stationsmesteren har ikke Huus, Lys & Veed frit).								
Huusleiegodtgjørelse for Contor & Venteværelse i 3 Mdr			15 —	„ -				
					207 —	„ -		
Kvaal Stoppested:								
For Expeditionen			68 Spd.	„ ß				
Extra Arbeide			2 —	96 -				
					70 —	96 -		
Leer Station:								
Stationsmesteren			156 Spd.	„ ß				
Extra Arbeide			17 —	11 -				
					173 —	11 -		
Lundemo Station:								
Stationsmesteren			150 Spd.	„ ß				
Extra Arbeide			18 —	68 -				
					168 —	68 -		
Hovind Station:								
Stationsmesteren			156 Spd.	„ ß				
Extra Arbeide			15 —	118 -				
					171 —	118 -		
					Lateris 2 741 Spd.	114 ß	1 952 Spd.	„ ß

Transport		2 741 Spd. 114 ß	1 952 Spd. „ ß
Støren Station:			
Stationsmesteren	234 Spd. „ ß		
1 Pakhuusformand	144 — „ -		
1 Telegrafist	84 — „ -		
2 a 3 Sjouere	285 — 40 -		
Extra Arbeide	79 — 68 -		
		826 — 108 -	
2 Over- og 2 a 4 Underconductører		894 — 52 -	
			4 499 — 34 -
Lomotiv-Afdelingen:			
Locomotivmesteren		600 Spd. „ ß	
3 Førere		948 — 40 -	
2 a 4 Fyrbødere		384 — 31 -	
2 Pudsere		285 — 24 -	
			2 217 — 95 -
Vogn-Afdelingen:			
1 Vognvisitør			132 — „ -
Linien & Broerne:			
Banemesteren, aarlig Løn		420 Spd. „ ß	
Gartneren		37 — 60 -	
Vagthold		169 — „ -	
Skinnelæggere, ordinære		2 426 — 62 -	
do. extraordinære		1 933 — 109 -	
Arbeidsløn ved Gulfosarbeidet		500 — „ -	
Gjærder, Sneeskufning & Grøftning		880 — 6 -	
Broernes Vedligeholdelse		944 — 10 -	
			7 311 — 7 -
			16 112 Spd. 16 ß

Oplysninger om Passageerbefordringen.

Med Trænene er befordret		73 392 Passagerer med Indtægt	10 808 Spd. 108 ß
Som Excess (Indtægt for længere Befordring eller bedre Klasse end Billetten lyder paa o. d. l.) er indkommet			46 — 23 -
For Saisonbilletter:			
1 første Plads mellem T.hjem og Lundemo i ¼ Aar	11 Spd. 52 ß		
3 anden do. fra Kvaal til Søberg i 2 Mdr.	3 — 66 -		
4 do. do. fra Kvaal til Søberg i ¼ Aar	7 — 53 -		
4 do. do. fra Leer til Søberg i ½ Aar	8 — 60 -		
1 do. do. mellem T.hjem og Søberg i 1 Md.	3 — 11 -		
1 do. do. mellem T.hjem og Heimdal i 1 do.	2 — 32 -		
1 do. do. mellem T.hjem og Heimdal i ¼ Aar	5 — 12 -		
1 do. do. mellem T.hjem og Stokke i ¼ do.	5 — 93 -		
1 do. do. mellem T.hjem og Meelhuus i 1½ Md.	4 — 36 -		
			51 — 55 -
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet		73 392 Passagerer med Indtægt	10 906 Spd. 66 ß

Efterstaaende Tabel vil vise Antallet af Passagerer, som ere befordrede mellem de forskjellige Stationer:

Fra	Classe.	Til										Total.
		Throndhjem.	Heimdal.	Stokke.	Meelhuus.	Søberg.	Kvaal.	Leer.	Lundemo.	Hovind.	Støren.	
Throndhjem.	1		427	61	174	87	67	58	90	7	484	1 455
	2		4 245	1 062	1 839	799	215	365	333	60	1 275	10 193
	3		4 700	743	2 324	1 482	623	1 428	1 207	957	6 224	19 688
			9 372	1 866	4 337	2 368	905	1 851	1 630	1 024	7 983	31 336
Heimdal.	1	351		„	3	„	1	„	„	„	4	359
	2	3 690		23	14	6	1	2	2	„	6	3 744
	3	4 056		82	206	79	50	122	55	18	158	4 826
		8 097		105	223	85	52	124	57	18	168	8 929
Stokke.	1	58	1		„	1	1	„	„	„	„	61
	2	1 104	22		29	5	2	7	8	„	3	1 180
	3	638	76		119	68	62	33	10	2	46	1 054
		1 800	99		148	74	65	40	18	2	49	2 295
Meelhuus.	1	157	3	„		6	3	1	2	„	3	175
	2	1 892	15	30		36	28	39	3	2	35	2 080
	3	2 391	198	129		114	137	264	122	52	282	3 689
		4 440	216	159		156	168	304	127	54	320	5 944
Søberg.	1	77	„	2	3		12	5	3	„	5	107
	2	789	1	9	53		48	49	15	„	20	984
	3	1 574	74	70	55		77	189	82	21	135	2 277
		2 440	75	81	111		137	243	100	21	160	3 368
Kvaal.	1	64	1	1	4	7		8	10	3	13	111
	2	212	1	14	20	110		80	13	10	20	480
	3	614	47	61	140	84		178	179	98	213	1 614
		890	49	76	164	201		266	202	111	246	2 205
Leer.	1	63	„	„	„	5	1		6	„	3	78
	2	358	4	2	29	42	64		45	17	53	614
	3	1 427	132	46	265	189	141		352	184	388	3 124
		1 848	136	48	294	236	206		403	201	444	3 816
Lundemo.	1	102	1	„	2	5	10	7		2	26	155
	2	336	7	6	13	24	14	71		12	49	532
	3	1 180	49	11	99	76	195	225		282	393	2 510
		1 618	57	17	114	105	219	303		296	468	3 197
Hovind.	1	9	„		„	1	5	„	2		5	22
	2	62	1		4	1	3	19	17		29	136
	3	867	12		44	26	120	134	216		471	1 890
		938	13		48	28	128	153	235		505	2 048
Støren.	1	476	3	„	2	5	16	11	23	4		540
	2	1 212	6	2	42	17	20	48	49	22		1 418
	3	6 549	188	33	270	138	203	299	284	332		8 296
		8 237	197	35	314	160	239	358	356	358		10 254
Total.	1	1 357	436	64	188	117	116	90	136	16	543	3 063
	2	9 655	4 302	1 148	2 043	1 040	395	680	485	123	1 490	21 361
	3	19 296	5 476	1 175	3 522	2 256	1 608	2 872	2 507	1 946	8 310	48 968.
		30 308	10 214	2 387	5 753	3 413	2 119	3 642	3 128	2 085	10 343	73 392

Fordelingen af de med Passageertrænene befordrede 73,392 Passagerer paa de forskjellige Vognklasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling etc., vil sees af følgende Tabel:

	1ste Classe.		2den Classe.		3die Classe.		For alle Classer.	
Antal befordrede Passagerer	3 063		21 361		48 968		73 392	
— Personmile	7 338		35 632		114 703		157 673	
— Personer, reduceret til den hele Banelængde	1 707		8 286		26 675		36 668	
Hver Person har i Gjennemsnit reist . . . Mile	2,4		1,7		2,3		2,1	
Antal benyttede Passageervogne	742		1 601		2 353		4 695	
— Pladse	17 808		48 030		75 296		141 134	
— Vognmile	3 104		6 214		9 307		18 625	
— Pladsmile	74 496		186 420		297 824		558 740	
Hver Vogn rummer Personer	24		30		32		30	
— Vogn i Gjennemsnit besat med Personer	2,4		5,7		12,3		8,5	
Procent af Vognenes Pladse benyttede	9,8		19,1		38,5		28,2	
Vægten af en Vogn i Centner	101		90		95		94,5	
Vognenes Centnermile	313 504		559 260		884 165		1 756 929	
Hver Person antages at veie $1\frac{1}{2}$ Centner, giver Centnermile	11 007		53 448		172 055		236 510	
Samlet Bruttolast bevæget 1 Miil	324 511		612 708		1 056 220		1 993 439	
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person, Centner	42,7		15,7		7,7		11,1	
Nettolasten i Procent af Bruttolasten	3,4		8,7		16,3		11,9	
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn, Centner	104,5		98,6		113,5		107,0	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Indtægt af hver Classe	997	24	3 097	36	6 714	48	10 808	108
— - — Vogn, befordret 1 Miil	„	38,6	„	59,8	„	86,6	„	69,6
— - — Passageer	„	39,1	„	17,4	„	16,5	„	17,7
— - — Passageer, befordret 1 Miil	„	16,3	„	10,4	„	7,0	„	8,2
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal	4,2 %		29,1 %		66,7 %		100 %	
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt	9,2 %		28,7 %		62,1 %		100 %	

Oplysninger om Godsbefordringen.

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra Throndhjem til de forskjellige Stationer.

Løbe-No.	Varernes Art.		Til									Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
			Heimdal.	Stokke.	Meelhuus.	Søberg.	Kvaal.	Leer.	Lundemo.	Hovind.	Støren.				
1	Brændeviin	Cent.	—	—	1	2	—	—	17	13	397	430	Cent.	430	1
2	Brød	do.	16	—	309	326	14	243	186	192	1 121	2 407	do.	2407	2
3	Foustager, tomme . .	Antal	—	—	2	—	—	2	29	—	1	34	à 30 Pund	10	3
4	Gjødsel	Vogne	18	1	52	—	—	—	—	—	1	72	à 90 Cent.	6480	4
5	Glasvarer	Cent.	1	—	6	4	—	4	1	2	140	158	Cent.	158	5
6	Hø & Halm	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	do.	—	6
7	Jernvarer	do.	12	—	28	2	13	21	45	55	848	1 024	do.	1024	7
8	Kalk & Kridt . . .	do.	19	—	5	5	2	—	6	4	129	170	do.	170	8
9	Kornvarer & Mel . .	Tdr.	280	10	431	69	122	745	1 277	533	20 691	24 158	à 1,8 Cent.	43485	9
10	Krudt	Cent.	—	—	—	—	—	—	—	—	195	195	Cent.	195	10
11	Kul	do.	1	2	42	11	13	68	111	49	1 067	1 364	do.	1364	11
12	Møbler & Flyttegods .	Vogne	3	—	—	—	—	—	—	—	2	5	à 60 Cent.	300	12
13	Poteter	Cent.	32	5	39	5	15	11	—	3	23	133	Cent.	133	13
14	Salt	Tdr.	4	1	95	1	6	69	91	103	2 386	2 756	à 3 Cent.	8268	14
15	Sild	do.	19	3	98	32	16	175	201	267	4 847	5 658	à 2,5 Cent.	14145	15
16	Slibe- & Møllestene .	Cent.	—	—	12	4	—	20	66	13	474	589	Cent.	589	16
17	Teglsten & Drænrør .	Vogne	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	à 90 Cent.	90	17
18	Trælast	do.	7	—	2	—	—	—	—	—	—	9	do.	810	18
19	Tørfisk	Cent.	—	—	61	—	—	39	39	85	1 803	2 027	Cent.	2027	19
20	Varer, diverse . . .	do.	312	84	1 413	467	106	832	869	1 380	15 360	20 823	do.	20823	20
21	Øl	do.	269	1	72	301	1	164	257	92	865	2 022	do.	2022	21
22	Fragtfrit Gods . . .	Vogne	3	10	6	6	—	—	2	5	39	71	à 90 Cent.	6390	22
23	do. do. . . .	Cent.	63	7	14	23	15	28	30	81	66	327	Cent.	327	23
	Tilsammen	Cent.	3 988	1 118	8 798	1 897	457	3 416	4 890	4 355	82 728			111 647	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen fra de øvrige Stationer.

Løbe-No.	Varernes Art.		Fra Heimdal. Op.	Heimdal. Ned.	Meelhuus. Op.	Meelhuus. Ned.	Søberg. Op.	Søberg. Ned.	Kvaal. Op.	Kvaal. Ned.	Leer. Op.	Leer. Ned.	Lundemo. Op.	Lundemo. Ned.	Hovind. Op.	Hovind. Ned.	Støren. Ned.	Tilsammen. Op.	Tilsammen. Ned.		Reduceret til Centner. Op.	Reduceret til Centner. Ned.	Løbe-No.
1	Bark	Cent.	—	—	—	59	—	—	—	4	—	47	—	93	—	230	6 391	—	6 824	Cent.	—	6 824	1
2	Been	do.	—	—	—	3	—	1	—	2	—	22	—	3	—	30	351	—	412	do.	—	412	2
3	Brænde, Baghun & Tørv	Vogne	—	12	—	4	—	6	—	22	—	242	—	101	—	370	98	—	855	à 90 Cent.	—	76 950	3
4	Brændeviin	Cent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Cent.	—	—	4
5	Bøtter	Par	—	—	—	—	—	—	—	4	—	132	—	340	—	725	5 149	—	6 350	à 10 Pund	—	635	5
6	Chrommalm	Cent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	16	—	—	2 934	—	2 968	Cent.	—	2 968	6
7	Foustager, tomme	Antal	—	53	—	204	—	295	—	3	1	183	1	334	—	281	821	2	2 174	à 30 Pund	1	652	7
8	Gjødsel	Vogne	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	à 90 Cent.	—	90	8
9	Glasvarer	Cent.	—	121	—	32	—	116	—	—	—	70	—	114	—	52	304	—	809	Cent.	—	809	9
10	Hø & Halm	do	—	—	4	19	—	—	—	3	9	—	3	6	—	1	—	16	29	do.	16	29	10
11	Jernvarer	do.	1	—	—	1	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2	959	3	964	do.	3	964	11
12	Kalk & Kridt	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	20	19	—	—	—	25	19	do.	25	19	12
13	Kiis (Svovlkiis)	Vogne	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	451	—	467	à 90 Cent.	—	42 055	13
14	Kjød og Flesk	Cent.	—	8	—	7	—	—	—	4	—	29	1	82	—	25	31	1	186	Cent.	1	186	14
15	Kobber	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 750	—	6 750	do.	—	6 750	15
16	Kornvarer & Meel	Tdr.	107	2	52	71	36	43	27	24	46	193	438	149	7	26	115	713	623	à 2 Cent.	1 426	1 246	16
17	Melk	Cent.	—	2	—	1 250	—	22	—	229	—	65	—	580	—	1	—	—	2 149	Cent.	—	2 149	17
18	Møbler	Vogne	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	3	à 60 Cent.	60	180	18
19	Næver	Cent	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	4	—	101	1 897	—	2 008	Cent.	—	2 008	19
20	Poteter	do	6	4	10	33	2	14	10	43	—	70	4	272	2	40	72	34	548	do.	34	548	20
21	Salt	Tdr.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	à 3 Cent.	3	—	21
22	Sand, Gruus, Leer, Myr	Vogne	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	à 90 Cent.	—	990	22
23	Sild	Tdr.	3	—	55	1	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	4	59	7	à 2,5 Cent.	148	18	23
24	Slibe- & Møllestene	Cent.	1	90	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	31	90	Cent.	31	90	24
25	Smør & Ost	do.	—	—	—	—	—	9	—	13	—	31	1	59	—	20	2 191	1	2 323	do.	1	2 323	25
26	Tagskifer og Steen	Vogne	—	—	—	6	—	—	—	—	—	1	—	120	—	—	—	—	127	à 90 Cent.	—	11 430	26
27	Teglsteen & Drænrør	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	do.	—	—	27
28	Tjære & Beeg	Cent.	—	—	—	77	—	—	—	2	—	67	—	33	—	506	1 997	—	2 682	Cent.	—	2 682	28
29	Træfang, andet	do.	22	9	—	2	—	4	5	50	—	837	—	289	—	334	404	27	1 929	do.	27	1 929	29
30	Trælast: Bord & Lægter	Vogne	—	—	—	1	—	—	—	—	—	26	—	—	—	24	27	—	78	à 90 Cent.	—	7 027	30
31	Trælast: Planker	do.	—	—	—	21	—	—	—	—	—	85	—	17	—	76	312	—	511	do.	—	45 990	31
32	Trælast: Tømmer, firkantet	do.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	1	—	10	do.	—	900	32
33	Trælast: do. rundt	do.	—	2	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—	—	13	6	—	64	do.	—	5 760	33
34	Træstole	Stkr.	—	12	—	—	—	—	—	1	—	—	—	28	—	—	2 158	—	2 199	à 10 Pund	—	220	34
35	Varer, diverse	Cent.	36	105	35	200	25	56	38	72	16	226	21	323	18	189	5 361	189	6 532	Cent.	189	6 532	35
36	Øl	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	do.	—	3	36
37	Fragtfrit Gods	Vogne	43	33	4	12	2	26	—	—	13	20	36	48	19	53	75	117	267	à 90 Cent.	10 530	24 030	37
38	do. do.	Cent.	46	66	—	—	149	146	—	6	—	—	—	26	—	6	97	195	347	Cent.	195	347	38
	Tilsammen	Centner	4 205	7 176	711	5 851	428	3 513	107	2 457	1 327	39 838	4 166	28 456	1 746	49 986	118 461				12 690	255 738	

Af disse Tabeller vil det sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som i Driftsaaret er befordret paa Jernbanen, har været 380 075 Centner, hvoraf i Retningen op 124 337 Centner og i Retningen ned mod Throndhjem 255 738 Centner. Transporten af Varer har altsaa været 2,06 Gang saa stor i Retningen til Throndhjem som i Retningen fra Throndhjem.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet til 137 437 Centner, hvoraf 136 627 Centner i Retningen ned og 810 Centner i Retningen op. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa udgjort tilsammen 36,1 pCt. af den samlede Godsbefordriug; i Retningen ned 53,4 pCt. og i Retningen op 0,7 pCt.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 242 638 Centner, hvoraf 123 527 Centner i Retningen op og 119 111 Centner i Retningen ned. Af andre Varer end Trælast er der altsaa befordret 1,04 Gang saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvognene befordret 388 Voiturer og 720 levende Dyr.

Efterfølgende Tabel vil vise Antallet af de til Befordringen af ovennævnte Gods anvendte læssede Vogne.

TABEL over læssede Vogne, som ere førte mellem Stationerne.

Løbe-No.	Fra Stationerne	Til Stationerne											Tilsammen.	Løbe-No.
		Throndhjem.	Sluppen.	Heimdal.	Stokke.	Meelhuus.	Søberg.	Kvaal.	Leer.	Lundemo.	Hovind.	Støren.		
1	Throndhjem	—	8	30	3	75	24	—	12	20	18	1 157	1 347	1
2	Sluppen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
3	Heimdal . .	77	—	—	—	2	3	—	5	7	6	20	120	3
4	Stokke . .	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	8	4
5	Meelhuus .	39	—	6	—	—	—	—	1	—	1	4	51	5
6	Søberg . .	23	4	7	5	6	—	—	1	—	—	—	46	6
7	Kvaal . .	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	7
8	Leer . . .	400	—	42	1	3	6	3	—	9	2	3	469	8
9	Lundemo .	256	—	9	1	13	—	2	—	—	7	33	321	9
10	Hovind . .	508	3	18	—	2	2	14	6	9	—	24	586	10
11	Støren . .	1 709	2	6	1	1	2	2	1	3	3	—	1 730	11
		3 038	17	118	11	106	37	21	26	48	37	1 241	4 700	

Multipliceres ethvert af disse Tal med Afstanden mellem vedkommende Stationer erholdes Vognmilenes Antal. Paa samme Maade er Vognmilenes Antal for de tomme Vogne beregnet. Vognmilene have udgjort:

Læssede Vogne . .	4 700	med	17 253	Vognmile.
Tomme do. . .	2 387	—	6 983	do.
Tilsammen	7 087	med	24 236	Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 5 636, hvoraf læssede 4 012 og tomme 1 624. Af de 4 700 læssede Vogne ere 1 479 bevægede i Retningen op fra Throndhjem og 3 221 i Retningen ned til Throndhjem. Antallet af de læssede Vogne har altsaa været 2,2 Gange saa stort ned som op.

Antallet af Vogne, hvorpaa har været fremført Trælast og Brænde, har været 1 527, hvoraf 1 518 i Retningen ned og 9 i Retningen op. Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 32,5 af samtlige læssede Vogne, og særskilt i Retningen ned 47,1 % og i Retningen op 0,6 %.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført har været 3 173, hvoraf 1 703 i Retningen ned og 1 470 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 1,2 Gang saa stort ned som op.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 2 387, hvoraf 371 i Retningen ned og 2 016 i Retningen op.

Følgende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gjennemløbne Mile o. s. v.

	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Vogne op	9	1 470	2 016	3 495
Antal Vogne ned	1 518	1 703	371	3 592
Tilsammen Vogne	1 527	3 173	2 387	7 087
Antal Vognmile op	9	5 526	6 480	12 015
Antal Vognmile ned	5 193	6 525	503	12 221
Tilsammen Vognmile	5 202	12 051	6 983	24 236
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	1,0	3,8	3,2	3,4
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	3,4	3,8	1,4	3,4
Hver Vogn bevæget i Gjennemsnit hver Gang	3,4	3,8	2,9	3,4
Antal Centner op	810	123 527		124 337
Antal Centner ned	136 627	119 111		255 738
Tilsammen Centner	137 437	242 638		380 075
Antal Centnermile op	810	464 361		465 171
Antal Centnermile ned	467 394	456 371		923 765
Tilsammen Centnermile	468 204	920 732		1 388 936
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie op	188	107 991		108 179
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie ned	108 696	106 133		214 829
Tilsammen	108 884	214 124		323 008
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver belastet Vogn op	90	84,0*)		35,6*)
Do. Do. ned	90	69,4*)		71,2*)
Do. Do. for alle Vogne	90	76,5*)		53,7*)
Vognenes Vægt er gjemmemsnitlig 66 Centner. Herefter findes Bruttolast i Centner op	1 404	220 547	133 056	355 007
Do. Do. Do. ned	236 815	231 509	24 486	492 810
Tilsammen	238 219	452 056	157 542	847 817
Bruttolast Centnermile op	1 404	829 077	427 680	1 258 161
Do. Do. ned	810 132	887 021	33 198	1 730 351
Tilsammen	811 536	1 716 098	460 878	2 988 512

*) Foruden Vægten af Kreaturer og Voiturer.

Sammenligning mellem Passageerbefordringen i de forløbne 6 Driftsaar.

Fra	Antal Passagerer.																	
	1ste Driftsaar.	2det Driftsaar.	3die Driftsaar.				4de Driftsaar.				5te Driftsaar.				6te Driftsaar.			
	Tilsammen.	Tilsammen.	1 Kl.	2 Kl.	3 Kl.	Tilsammen.	1 Kl.	2 Kl.	3 Kl.	Tilsammen.	1 Kl.	2 Kl.	3 Kl.	Tilsammen.	1 Kl.	2 Kl.	3 Kl.	Tilsammen.
Throndhjem	**28 238**	**32 290**	1 684	7 883	20 072	**29 639**	1 563	9 251	17 610	**28 424**	1 594	9 403	21 659	**32 656**	1 455	10 193	19 688	**31 336**
Heimdal	**7 513**	**8 589**	372	1 901	4 113	**6 386**	369	2 026	3 084	**5 479**	313	2 520	3 093	**5 926**	359	3 744	4 826	**8 929**
Stokke	**2 426**	**2 589**	172	989	954	**2 115**	90	1 137	851	**2 078**	106	1 237	884	**2 227**	61	1 180	1 054	**2 295**
Meelhuus	**4 830**	**5 121**	303	2 002	3 139	**5 444**	264	2 451	2 773	**5 488**	250	1 871	3 704	**5 825**	175	2 080	3 689	**5 944**
Søberg	**3 520**	**8 217**	258	1 385	3 860	**5 503**	146	1 319	2 454	**3 919**	174	1 570	4 513	**6 257**	107	984	2 277	**3 368**
Kvaal			132	364	907	**1 403**	102	389	973	**1 464**	105	379	1 326	**1 810**	111	480	1 614	**2 205**
Leer	**1 907**	**2 214**	39	333	2 096	**2 468**	62	496	2 296	**2 854**	59	520	2 198	**2 777**	78	614	3 124	**3 816**
Lundemo	**2 833**	**2 867**	55	290	2 720	**3 065**	104	469	2 513	**3 086**	168	435	3 326	**3 929**	155	532	2 510	**3 197**
Hovind	**1 154**	**1 348**	12	143	1 158	**1 313**	11	97	1 356	**1 464**	12	96	1 705	**1 813**	22	136	1 890	**2 048**
Støren	**10 566**	**10 569**	556	1 672	8 358	**10 586**	539	1 433	8 172	**10 144**	643	1 347	8 534	**10 524**	540	1 418	8 296	**10 254**
Tilsammen	**62 987**	**74 804**	3 583	16 962	47 377	**67 922**	3 250	19 068	42 082	**64 400**	3 424	19 378	50 942	**73 744**	3 063	21 361	48 968	**73 392**
Tilsammen Indtægt Spd.	**11 220**	**12 625**	1 218	3 349	7 054	**11 622**	1 123	3 557	6 703	**11 384**	1 117	3 037	7 247	**11 401**	997	3 097	6 715	**10 809**
Indtægt af hver Passageer . . . ß	21,3	**20,3**	40,8	23,7	17,9	**20,5**	41,5	22,4	19,1	**21,2**	39,1	18,8	17,1	**18,5**	39,1	17,4	16,5	**17,7**
Indtægt pr. Personmiil . . . . ß	**9,2**	**9,1**				8,8				**9,1**				8,0				8,2
Hver Person har i Gjennemsnit reist Miil	2,3	2,2	2,2	1,9	2,5	2,3	2,3	1,8	2,5	**2,3**	2,4	1,7	2,5	**2,3**	2,4	1,7	2,3	**2,1**

Sammenligning mellem Godsbefordringen fra Trondhjem i de forløbne 6 Driftsaar.

Løbe-No.	Varernes Art.		1ste Driftsaar.	2det Driftsaar.	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar.	6te Driftsaar.	Løbe-No.
1	Brændeviin	Cent.	188	320	250	259	461	430	1
2	Brød	do.	—	—	1 729	1 420	2 239	2 407	2
3	Foustager, tomme	Antal	—	10	—	—	—	10	3
4	Gjødsel	Vogne	8	25	80	99	77	72	4
5	Glasvarer	Cent.	94	137	141	171	127	158	5
6	Hø & Halm	do.	—	—	—	—	320	—	6
7	Jernvarer	do.	400	1 787	1 270	1 220	1 012	1 024	7
8	Kalk & Kridt	do.	—	80	276	139	206	170	8
9	Kornvarer & Meel	Tdr.	22 404	20 137	15 857	20 234	23 235	24 158	9
10	Krudt	Cent.	—	264	242	234	147	195	10
11	Kul (Steenkul)	do.	625	880	3 938	1 535	1 596	1 364	11
12	Møbler & Flyttegods	Vogne	3	19	6	1	1	5	12
13	Poteter	Cent.	267	70	105	147	106	133	13
14	Salt	Tdr.	1 640	2 413	2 470	2 308	2 953	2 756	14
15	Sild	do.	4 109	3 805	4 093	4 886	6 807	5 658	15
16	Slibe- & Møllestene	Cent.	955	520	516	644	601	589	16
17	Teglsteen & Drænrør	Vogne	7	21	3	4	1	1	17
18	Trælast	do.	—	1	—	—	3	9	18
19	Tørfisk	Cent.	2 048	1 930	2 051	2 408	2 659	2 027	19
20	Varer, diverse	do.	9 793	11 752	12 246	13 524	20 913	20 823	20
21	Øl	do.	1 760	2 353	2 555	2 106	2 170	2 022	21
22	Fragtfrit Gods	Vogne	—	58	15	68	63	71	22
23	do. do.	Cent.	—	349	274	554	301	327	23
	Tilsammen	Centner	74 757	83 958	80 958	96 937	113 578	111 647	

Sammenligning mellem den hele Gods-

Løbe-No.	Varernes Art.		Op. 1ste Driftsaar.	2det Driftsaar.	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar.	6te Driftsaar.
1	Bark	Centner	—	—	—	11	—	—
2	Been	do.	—	1	2	—	8	—
3	Brænde, Baghuun & Tørv	Vogne	—	—	—	—	—	—
4	Brændeviin	Centner	188	320	250	259	461	430
5	Brød	do.	—	—	1 729	1 420	2 239	2 407
6	Bøtter	Par	—	4	—	—	—	—
7	Chrommalm	Centner	—	—	—	—	—	—
8	Foustager, tomme	Antal	13	12	3	12	5	36
9	Gjødsel	Vogne	8	25	80	99	77	72
10	Glasvarer	Centner	95	137	141	172	128	158
11	Hø & Halm	do.	12	13	—	5	371	16
12	Jernvarer	do.	480	1 787	1 279	1 226	1 066	1 027
13	Kalk & Kridt	do.	—	80	276	139	206	195
14	Kiis (Svovlkiis)	Vogne	—	—	—	—	—	—
15	Kjød & Flesk	Centner	2	—	—	1	2	1
16	Kobber	do.	—	—	—	—	—	—
17	Kornvarer & Meel	Tønder	23 118	20 962	16 827	21 031	23 970	24 871
18	Krudt	Centner	—	264	242	235	147	195
19	Kul (Steenkul)	do.	625	441	3 938	1 535	1 596	1 364
20	Melk	do.	—	7	20	—	—	—
21	Møbler	Vogne	2	20	7	2	1	6
22	Næver	Centner	—	—	—	—	—	—
23	Poteter	do.	269	70	125	201	168	167
24	Salt	Tønder	1 644	2 419	2 476	2 309	2 954	2 757
25	Sand, Gruus, Leer & Myr	Vogne	8	—	—	—	—	—
26	Sild	Tønder	4 431	3 951	4 168	5 136	6 923	5 717
27	Slibe- & Møllestene	Centner	1 018	571	560	644	604	620
28	Smør & Ost	do.	2	—	—	2	2	1
29	Tagskifer & Steen	Vogne	8	—	—	—	—	—
30	Teglsteen & Drænrør	do.	4	20	5	4	2	1
31	Tjære & Beeg	Centner	—	—	2	—	1	—
32	Træfang, andet	do.	—	—	8	2	—	27
33	Trælast: Bord & Lægter	Vogne	1	1	—	—	3	9
34	Trælast: Planker	do.	—	—	—	—	—	—
35	Trælast: Tømmer, firkantet	do.	1	—	—	—	2	—
36	Trælast: do. rundt	do.	—	—	—	—	—	—
37	Træstole	Stkr.	—	2	—	—	—	—
38	Tørfisk	Centner	2 056	1 930	2 051	2 408	2 659	2 027
39	Varer, diverse	do.	10 068	12 055	12 394	13 737	21 214	21 012
40	Øl	do.	1 760	2 352	2 558	2 106	2 175	2 022
41	Fragtfrit Gods	Vogne	—	50	100	129	184	188
42	do. do.	Centner	—	349	325	598	465	522
	Tilsammen	Centner	78 803	92 248	91 228	105 022	127 172	124 337

Vægten af den samlede Varemasse, som transporteredes paa Jernbanen, var

i 1ste	Driftsaar	(1865)	232 277	Centner
i 2det	do.	(1866)	272 089	—
i 3die	do.	(1867)	300 072	—
i 4de	do.	(1868)	343 282	—
i 5te	do.	(1869)	364 103	—
i 6te	do.	(1870)	380 075	—

befordring i de forløbne 6 Driftsaar.

Ned						Løbe-No.
1ste Driftsaar.	2det Driftsaar.	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar	6te Driftsaar.	
3 461	5 749	6 733	5 617	5 046	6 824	1
476	800	733	508	1 057	412	2
602	625	747	906	890	855	3
—	1	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	5
4 223	6 200	3 951	3 561	5 650	6 350	6
2 644	2 507	—	—	—	2 968	7
806	1 083	1 612	1 294	1 720	2 174	8
—	—	—	—	—	1	9
781	892	928	929	992	809	10
9	549	369	2 629	35	29	11
440	391	711	569	568	964	12
—	—	—	—	180	19	13
95	360	529	415	380	467	14
188	162	230	194	199	186	15
4 562	5 492	6 770	5 998	6 484	6 750	16
488	1 312	1 033	874	604	623	17
—	—	—	—	—	—	18
—	—	1	—	—	—	19
383	386	431	782	1 853	2 149	20
17	8	18	13	—	3	21
1 361	2 496	2 660	2 559	1 909	2 008	22
774	567	647	1 464	995	548	23
—	—	2	—	1	—	24
68	—	—	82	35	11	25
9	4	10	22	9	7	26
300	115	45	—	3	90	27
1 384	1 543	1 503	1 641	1 629	2 323	28
33	56	7	20	54	127	29
16	13	5	123	—	—	30
1 620	2 758	739	1 495	1 950	2 682	31
1 504	2 130	1 891	1 610	1 253	1 929	32
37	53	89	80	63	78	33
484	388	251	276	446	511	34
17	18	21	43	15	10	35
62	98	82	73	114	64	36
1 773	3 170	2 761	2 676	2 011	2 199	37
3	—	—	—	—	—	38
3 381	4 156	6 651	6 199	7 751	6 532	39
19	9	12	6	7	3	40
—	—	186	228	246	267	41
64	—	488	314	604	347	42
153 474	179 841	208 844	238 260	236 931	255 738	

Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter

	Indtægter.											
	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Af Passagerer	11 220	95	12 625	1	11 580	111	11 384	106	11 439	91	10 808	108
- Excess	134	57	63	87	41	106	121	76	71	94	97	78
- Voiturer	314	78	254	56	218	34	243	„	201	58	198	80
- levende Dyr	88	116	99	3	171	64	185	76	145	32	176	69
- Pakker etc.	412	84	513	119	483	59	540	118	647	48	769	63
- Varer	11 921	88	12 623	98	12 593	24	13 857	116	15 832	71	16 197	14
- Posten	59	„	200	„	244	60	230	„	223	„	490	„
- Telegrafen	150	77	142	11	147	84	157	90	165	95	183	18
Blatformbilletter	„	„	„	„	„	„	141	24	140	4	139	42
Extraindtægter	239	11	612	57	474	75	260	2	341	70	448	6
Overskud af Driften fra 6te August til 31te December 1864	1 267	57	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
Tilsammen Indtægter	25 809	63	27 134	72	25 956	17	27 123	8	29 208	83	29 508	118
— Udgifter	23 438	22	24 788	11	25 377	16	27 073	60	25 857	7	28 677	2
Overskud	2 371	41	2 346	61	579	1	49	68	3 351	76	831	116

og Udgifter i de forløbne 6 Driftsaar.

	Udgifter.											
	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Til Directionen	500	„	500	„	500	„	500	„	500	„	500	„
- Hovedcontoret	1 657	85	1 781	98	1 637	58	1 751	40	1 886	80	1 716	78
- Stationerne	5 266	83	5 826	55	5 691	54	5 777	83	5 981	8	6 001	106
- Locomotiverne	5 889	72	6 348	115	5 799	100	6 225	29	6 192	7	6 181	8
- Vognene	671	65	844	103	745	99	1 332	111	1 126	3	1 462	70
- Linien & Broerne . .	8 134	113	7 304	71	7 153	63	9 562	17	8 390	112	10 615	27
- Uniformer	391	99	343	57	379	71	443	95	395	38	348	42
- Bygningers Vedligeholdelse	578	13	751	58	608	56	566	104	413	71	798	59
- Stationspladses do. . .	162	84	397	4	419	118	472	64	373	76	438	73
- Telegrafens do. . . .	5	91	43	63	37	103	72	41	351	45	76	100
- Erstatninger	36	74	86	105	8	98	111	80	22	117	7	52
Forskjellige Udgifter . . .	142	83	559	2	2 394	36	256	116	223	50	529	107
Tilsammen	23 438	22	24 788	11	25 377	16	27 073	60	25 857	7	28 677	2

Oplysninger om Locomotivernes Drift.

(Beskrivelse over Locomotiverne findes i 1ste Drilftsberetning Pag. 33, 44 og 47).

Locomotiverne have i Regnskabsaaret tilbagelagt 7 095 norske Mile, hvori iberegnet circa 5 % eller 288 Mile for deres Arbeide ved Stationerne med Trænenes Indskiftning etc. Af ovenstaaende Antal Mile er 5 740 med Passagerer og Gods, 1 242 som Hjælpekraft og 113 Mile med Ballast og Fyld.

Dette Antal Mile er saaledes fordeelt paa Locomotiverne:

Locomotivernes Nr. og Navn.	Trænmile.	Assisterende Mile.	Mile med Ballast og Fyld.	Tilsammen i Regnskabsaaret.	I de foregaaende Driftsaar.	Ialt efter Jernbanens Aabning.	Heraf Mile med Sneploug i dette Driftsaar.
1. Robert	2 001	366	„	2 367	10 868	13 235	21,5
2. Thrønderen	55	57	113	225	2 185	2 410	„
3. Hakon	2 804	288	„	3 092	12 400	15 492	51,6
4. Sverre	880	531	„	1 411	5 906	7 317	„
Tilsammen	5 740	1 242	113	7 095	31 359	38 454	73,1

Naar Snee har villet hindre Farten, er der paa det Locomotiv, som er forspændt Trænet, blevet fastskruet en Sneeploug. Det samlede Antal Mile, som Trænene have gjennemløbet med saadan Sneeploug har altsaa, som ovenstaaende Tabel viser, været 73,1 Miil.

Hvorledes Locomotiverne have været benyttede, sees af følgende Tabel:

Locomotiv Nr.	1			2			3			4			Tilsammen.		
	Antal Dage.														
1870.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.
Januar	21	9	1	1	30	„	22	7	2	4	7	20	48	53	23
Februar	22	4	2	2	26	„	19	4	5	7	20	1	50	54	8
Marts	25	2	4	1	29	1	27	4	„	13	18	„	66	53	5
April	24	4	2	1	28	1	19	8	3	10	20	„	54	60	6
Mai	27	4	„	1	30	„	27	4	„	1	30	„	56	68	„
Juni	24	„	6	2	28	„	26	„	4	22	8	„	74	36	10
Juli	30	1	„	15	9	7	30	1	„	22	8	1	97	19	8
August	30	„	1	„	„	31	29	1	1	18	13	„	77	14	33
September	17	10	3	4	23	3	12	„	18	23	6	1	56	39	25
October	3	6	22	3	28	„	19	3	9	19	8	4	44	45	35
November	14	11	5	1	29	„	24	4	2	7	23	„	46	67	7
December	15	16	„	1	30	„	22	5	4	5	2	24	43	53	28
Tilsammen	252	67	46	32	290	43	276	41	48	151	163	51	711	561	188

Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Lys & Brænde	165 Spd.	80 ℔	
Kul, 4 722¼ Tdr.	2 013 —	6 -	
Torv, 89 200 Stk.	96 —	76 -	
Maskinolie, 907 Potter	188 —	13 -	
Talg, 512¼ Pd.	49 —	112 -	
Hestefedt, 580¾ Pd.	38 —	78 -	
Pudsegarn, 1 168½ Pd.	154 —	80 -	
Hampegarn, 91½ Pd.	26 —	54 -	
	2 733 Spd.	19 ℔	

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trænmilenes Antal 5 740, findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trænmiil 57,1 ß; divideret med Trænmilene og de assisterende Miles Antal, 6,982 Mile, bliver disse Omkostninger 46,9 ß for hver Locomotivmiil.

De øvrige Locomotiverne vedrørende Udgifter, Lønninger til Locomotivmesteren, Locomotivførere, Fyrbødere, Pudsere, Arbeidsudgifter ved Reparationer o. s. v. have beløbet sig til 3 447 Spd. 109 ß. Locomotivernes Drift har altsaa i det Hele kostet 6 181 Spd. 8 ß, eller for hver Trænmiil 1 Spd. 9,2 ß.

Samtlige Jernbanens Udgifter 28,677 Spd. 2 ß fordelte paa Trænmilene, give for hver gjennemløben norsk Miil 4 Spd. 119,5 ß.

Den samlede Vægt, som af Locomotiverne er ført 1 Miil frem er følgende:

Passageervogne:	Disse ere forhen fundne at udgjøre	Centnermile	1 756 929
Passagerer:	157 673 Personmile. Antages hver Person at veie 1½ Centner, erholdes	—	236 510
Stoppevogne:	Disse have gjennemløbet 7 812 Mile. Enhver af disse Vogne veie i Gjennemsnit 102 Centner, læsset i Gjennemsnit 110 Centner	—	859 320
Godsvogne:	Disse have gjennemløbet 24 236 Mile. Hver Vogns Vægt er 66 Centner, hvilket giver	—	1 599 576
Gods:	Er forhen fundet at udgjøre	—	1 388 936
	Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget	Centnermile	5 841 271
	Locomotivernes egen Vægt kan med Vand og Kul i Gjennemsnit ansættes til 300 Centner. Heraf findes Locomotivernes Centnermile, Ballastmilene ikke iberegnet, at være	—	2 094 600
	Tilsammen Brutto	Centnermile	7 935 871

Da Trænmilenes Antal var 5 740, findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed i Gjennemsnit med hvert Træn at være bevæget en Bruttolast af 1 018 Centner foruden Locomotivernes egen Vægt. Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal (med Undtagelse af Ballastmilene) 6 982 findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 1 137 Centner.

Nettovægten af Gods og Passagerer bliver 1 625 446 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Træn giver 283 Centner og for hvert Locomotiv 236 Centner. Heri er dog ikke iberegnet Vægten af Voiturer og levende Dyr.

Divideres de forskjellige Vognmiles Antal med Trænmilenes, findes at i Gjennemsnit med hvert Træn er befordret:

1ste Classes Passageervogne	0,54
2den do. do.	1,08
3die do. do.	1,62
Stoppevogne	1,36
Godsvogne	4,22
	8,82

Følgende Tabel vil udvise Locomotivmilenes Antal samt Locomotivernes Forbrug af Kul, Olie og Talg, fordelt paa de forskjellige Maaneder. Ballastkjøringen udeladt af Beregningen.

1870.	Locomotivmiil.	Forbrug.					Forbrugt pr. Locomotivmiil.				Timer med Fyr paa.
		Kul. Pd.	Torv. Stk.	Torv. vægtig Pd.	Olie. Potter.	Talg. Pd.	Kul. Pd.	Torv. Pd.	Olie. Potter.	Talg. Pd.	
Januar	470	81 075	1 300	1 300	56	109½	172,6	3	0,12	0,23	635
Februar	466	91 655			51	103	196,8		0,11	0,22	659
Marts	611	118 163			69¾	138	193,5		0,11	0,22	898
April	522	86 710			61	97	166,2		0,11	0,18	756
Mai.	552	88 205			61½	110	159,8		0,11	0,20	773
Juni	709	120 405			95½	84	169,8		0,13	0,12	1 080
Juli.	732	119 485			100½	117½	163,2		0,13	0,16	1 182
August	677	106 720			99	79½	157,6		0,14	0,12	1 066
September	516	80 845	10 070	12 980	84¼	86½	156,7	25	0,16	0,16	625
October	592	74 750	19 750	31 072	83½	52½	126,3	52	0,14	0,10	652
November	574	57 270	29 880	44 943	69	80½	99,8	78	0,12	0,14	655
December	561	60 835	28 200	41 035	76	35	108,5	73	0,13	0,06	619
Tilsammen	6 982	1 086 118	89 200	131 330	907	1 093	155,8	19	0,13	0,15	9 600

Antallet af de ordinære Træn har fra 1ste Januar til 15de Mai hver Tirsdag, Fredag og Lørdag været 2 op og 2 ned den hele Linie; de øvrige Hverdage samt Helligdage 1 op og 1 ned. Fra 16de Mai til 31te August 2 Træn op og 2 Træn ned alle Dage. Fra 1ste September til 31te December om Hverdagene 2 Træn op og 2 Træn ned, samt paa Søn- og Helligdage 1 op og 1 ned.

Desuden har været kjørt Extratræn, om Vinteren med Gods, om Sommeren med Passagerer.

De ordinære Træn samt Extra-Passageertræn have været kjørte med en Hastighed af 2 norske Miil i Timen. Alle andre Træn og Hjælpelocomotiver omtrent 1½ Miil i Timen.

Af følgende Tabel kan sees Locomotivernes Nyttevirkning i det forløbne Driftsaar, sammenlignet med samme i de foregaaende Driftsaar. Ballastmilene udeladt af Beregningen:

Driftsaar.	Locomotivmile.	Bevægede Centnermile, Locomotivernes egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Forbrug af Kul og Torv.						Last pr. Locomotivmiil i Centner.	Nyttevirkning pr. Pd. Kul i Centnermile.
			Total.	Pr. Locomotivmiil.	Total ℔ Kul.	Total ℔ Torv.	Reduceret til Kul:*) Total ℔.	Pr. Locomotivmiil ℔	Pr. Centnermiil ℔	Pr. Time med Fyr paa ℔		
1ste	5 939	6 203 580	9 575	1,612	936 790			157,7	0,151	97,8	1 044	6,622
2det	6 014	6 521 048	8 925	1,484	994 175			166,9	0,152	111,4	1 084	6,559
3die	5 904	6 724 396	8 874	1,503	926 785			158,2	0,138	104.4	1 139	7,256
4de	6 219	7 298 233	9 460	1,521	1 004 410			161,5	0,138	106,2	1 174	7,266
5te	6 432	7 476 497	9 336	1,451	1 152 875			179,2	0,154	123,5	1 162	6,484
6te	6 982	7 935 871	9 600	1,375	1 086 118	131 330	1 151 783	165,0	0,145	120,0	1 137	6,890

De i Driftsaaret udførte væsentligste Reparationsarbeider have bestaaet i:

Locomotiv No. 1: Skjødt 1 Hjulkoblingsstang. Anbragt 2 Sikkerhedskjættinger i Forenden. Ny Tragt under Røgkassen. 4 Sæt Messinglager for Hjulkoblingsstængerne. Ny Askekasse. Afdreiet 6 Hjul. Repareret Bærefjærene. 4 Staal Fjærpinder. 4 ny Udvaskningsplugge. 2 ny Staalforinger til Bueslagene. Ny Endestok. Ny Trækstang med Møttrik og Skive for Bufferen. Ny Kapsel omkring Bufferfjæren. Nyt Malmlaag over Fyrkassen. Nye India-Rubber Plader.

Locomotiv No. 2: Hovedreparation: Skrabet og malet Kjedelen, indklædt den med Patentfilt og Træpaneling. Nye Plader i Kulboxen. Afdreiet Drivhjulringene til $\frac{5}{16}$ Toms Tykkelse; udenpaa disse paalagt nye Hjulringe af samme indvendige Diameter som de andre Locomotivers. Afdreiet samtlige Hjul. 6 nye Messinglagere, forede med Patentmetal. Afdreiet Pumpeskoen og forsynet Pumpen med ny Pakningsring og Box. Nyt Damprør for Injectoren. Ny Bremseskrue med Møttrik. Afdreiet Stempelstængerne. Ny Foring i Pakdaaserne. Ny Overdeel til Signalpiben. 4 nye Bærefjære over Drivhjulene. Anbragt Tragt under Røgkassen. 2 ny Messingklodse for Bueslagene. 4 nye Udvaskningsplugge. Messing Numerplade. Malet og fernisseret Locomotivet overalt.

Locomotiv No. 3: Anbragt 2 Sikkerhedskjættinger i Forenden. Nye Lager i Crosshovederne og 2 Par do i Sidestængerne. Nye India-Rubber Plader over Bærefjærene. Aftaget Vandbeholderne og flyttet begge Stopventilerne. 2 ny Staalfjærpinder for Boogien. Afdreiet alle 6 Hjul. Udboret Hullerne i Tverrammerne og indsat 8 nye Bolte. Anbragt et nyt Sæt Vandglaskraner. Ny Pumpesko med Pakdaase og Foring. Gjort forskjellige Forsøg med Gnistfængere og amerikansk Skorsteen.

Locomotiv No. 4: Hovedreparation: Afdreiet de 4 Drivhjul. Opforet 6 Axelkasser. Anbragt en Stoppekran for Injectoren. Nyt Damprør med ny Kran for Injectoren. Anbragt 2 nye Sandkasser med Messingventiler over Kulkassen. 2 Sikkerhedskjættinger. Forandret Bremsen, saa den virker paa begge Sider af begge de bagerste Drivhjul. Aftaget Vandbeholderen og befæstet Kjedelen, der var løs paa Rammen. Fæstet 2 Excenterskiver, der vare løse paa Axelen. Nyt Skraaplan i Boogien. Nye Ender paa Connectingstængerne. 2 Par Lager i Crosshovederne.

Endvidere: Indlagt nye Stempelfjære og nye Riste. Indmuret Hvælv i Fyrkasserne. Skrabet og malet Vandkasserne.

Udgifterne til disse Arbeider samt til almindeligt Eftersyn have — som tidligere anført — udgjort:

I Arbeidsløn		533 Spd. 24 ß
Til Materialier, saasom: 4 Stk. Drivhjulringe	115 Spd. 28 ß	
Staal, Jern, Ristejern, Jernplader	110 — 72 -	
Stempelfjære, Kraner, Messing	73 — 14 -	
Patentmetal, Filt, India-Rubber, Glasrør, Glas, Malervarer, ildfast Steen, Smedekul	153 — 45 -	
		452 — 39 -
Tilsammen		985 Spd. 63 ß

*) 2 Pd. Torv er antaget = 1 Pd. Kul.

Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften.

Driftsaar.	Locomotivmile.	Locomotivernes Vedligeholdelse.									Locomotivernes Drift.									Tilsammen.		
		Materialforbrug eller Reservestykker.			Lønninger og Arbeidsløn.			Tilsammen.			Forbrugsgjenstande, d. e. Kul, Olie etc.			Driftspersonalet, d. e. Førere, Fyrbødere, Pudsere.			Tilsammen.					
		Total.		pr. Miil.	Total.		pr. Miil.	Total.		pr. Miil.	Total.		pr. Miil.	Total.		pr. Miil.	Total.		pr. Miil.	Total.		pr. Miil.
		Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß	Spd.	ß	ß
1ste — 1865	5 939	363	48	6,3	1 039	55	21,4	1 402	103	28,3	2 707	80	54,7	1 716	14	34,7	4 423	94	89,4	5 826	77	117,7
2det — 1866	6 014	446	75	8,9	474	59	9,5	921	14	18,0	3 097	86	67,8	2 230	7	44,5	5 327	93	106,0	6 248	107	124,0
3die — 1867	5 904	146	8	2,9	494	114	10,1	641	2	13,0	2 828	92	57,5	2 267	72	46,1	5 096	44	103,5	5 737	46	116,6
4de — 1868	6 219	388	64	7,4	681	27	13,1	1 069	91	20,5	2 887	22	55,7	2 146	70	41,4	5 033	92	97,1	6 103	63	117,6
5te — 1869	6 432	400	49	7,4	732	98	13,7	1 133	27	21,1	2 753	55	51,4	2 170	117	40,5	4 924	52	91,9	6 057	79	113,0
6te — 1870	6 982	452	39	7,7	533	24	9,1	985	63	16,9	2 733	19	46,9	2 217	95	38,1	4 950	114	85,0	5 936	57	102,0
Tilsammen.	37 490	2 197	43	7,0	3 956	17	12,6	6 153	60	19,6	17 007	114	54,5	12 749	15	40,8	29 757	9	95,3	35 910	69	114,9

Vogntjenesten og Udgifter.

(Beskrivelse over Vognene findes i 1ste Driftsberetning Pag. 35 og 45).

Vogntjenesten:

Vognsort.	Antal.	Antal Vognmile.	
Passageervogne, 1ste & 2den Classe	4	6 209	
do. 2den do.	4*)	3 109	
do. 2den do., aabne	2		
do. 3die do., lukkede	10	9 307	Disse Vogne bruges ogsaa til Gods.
do. 3die do., aabne	13		
Passageer-Stoppevogne	2	6 041	
Gods-Stoppevogne	1	1 771	
Plankevogne	10	9 070	
Tømmervogne	14		
Lave Kassevogne	10	15 166	
3die Classes Vogne, benyttede til Gods	—		
Tilsammen	70	50 673	

Udgifter til Vognenes Drift og Vedligeholdelse.

Vognvisitøren			132 Spd.	„	ß
676 Pd. Grease			51 —	17	-
Støbning af 84½ Pd. Vognlager			8 —	51	-
32 nye Hjulringe	403 Spd.	88 ß			
Paalagt og dreiet 32 nye Hjulringe	54 —	48 -			
Omlagt og dreiet 48 gamle do.	64 —	96 -			
Dreiet 30 gamle do.	24 —	„ -			
			546 —	112	-
Jern, Spiger & Skruer			53 —	„	-
40 Bæreknæer af Malm for Bærefjærene			19 —	114	-
Træmaterialier & Bremseklodse			19 —	48	-
36 Lygteruder			18 —	66	-
Assurance i Vintermaanederne			13 —	101	-
Malet og fernisseret udvendig 2 Stk. 2den Plads Vogne No. 4 & 6			22 —	„	-
Malet 3 Stk. 3die Plads Vogne ind- og udvendig			42 —	„	-
Malet 1 Stoppevogn No 40 do. do.			12 —	„	-
Egemalet 2 Coupéer i en 2den Plads Vogn			5 —	„	-
Malet indvendig og fernisseret 1 aaben 2den Plads Vogn			5 —	„	-
Inskription paa 1 første Plads Vogn			4 —	„	-
2 nye store Presenninger samt Reparation af de gamle			75 —	14	-
Malervarer og Fernis til nedenanførte Malerarbeider			119 —	80	-
Skrabet og fernisseret 1ste Plads Vogne No. 7, 8 og 9. Skrabet Stoppevogn No. 4. Fernisseret Stoppevognene No. 2 og 3 samt 2den Plads Vogn No. 5. Malet Tagene i samtlige Passageervogne samt Gulvene i samtlige 1ste og 2den Plads Vogne. Malet 3 lave Kassevogne, 5 halvaabne samt 3 lukkede Godsvogne ud- og indvendig. Anbragt Jernkryds i Endevæggene i 10, samt drevet Væggene i 8 lukkede Godsvogne. Anbragt Stigbræt paa den ene Side af 3 høie Kassevogne. Anbragt 64 nye Bæreknæer for Bærefjærene. 1 ny Sideplanke i en Plankevogn. Repareret Endestykket i en Stoppevogn. Nye Lemmer til en Platformvogn. Sadelmagerarbeide. Kobbellinker og Kobbelpinder samt mindre Reparationer o. s. v.			315 —	27	-
			1 462 Spd.	70	ß

Heraf findes Vognenes Drift og Vedligeholdelse i Driftsaaret at have kostet 3,46 ß pr. Vognmiil.

*) En af disse Vogne er forsynet med Bremse ligesom en Stoppevogn.

Vedligeholdelse af Jernbanelinien.

(Beskrivelse over Jernbanelinien findes anført i første Driftsberetning Pag. 28, 40, 41, 43 og 46; dens Krumnings- og Stigningsforholde ville sees af et samme Driftsberetning vedheftet Profil).

TABEL over Ombytning af Skinner, Sleepers m. m. i 1870.

		Ombyttet.			Ombyttet i Procent af den hele Længde eller Antal.
		I Hoved-linien.	I Sidelinier.	Total.	
Sleepers	Stkr.	10 644	823	11 467	16,09
Skinner	Fod	1 185	58	1 243	0,37
Skruer	Stkr.	636	37	673	0,98
Lasker	Par	5	13	18	0,05
Dogs	Stkr.	2 475	96	2 571	0,84

Sammenligning mellem Ombytning af Sleepers, Skinner etc. i de forløbne 6 Driftsaar.

Driftsaar.	Sleepers. Stkr.	Skinner. Fod.	Skruer. Stkr.	Lasker. Par.	Dogs. Stkr.
1ste	309	472	64	18	300
2det	684	220	57	3	335
3die	940	135	320	49	1 441
4de	1 664	741	222	10	1 773
5te	5 557	368	617	2	822
6te	11 467	1 243	673	18	2 571
Tilsammen	20 621	3 179	1 953	100	7 242
Paa hele Linien fandtes ved Driftens Begyndelse	71 256	336 218	68 352	34 176	306 063
Altsaa af den oprindelige Overbygning ombyttet ved Udgangen af 6te Driftsaar	28,9 %	0,95 %	2,9 %	0,3 %	2,4 %

Til Liniens Vedligeholdelse er i Driftsaaret med særskilte Træn udkjørt: 750 Godsvogne Ballast og 84 Vogne Myrjord, Fyld og Madjord. Med de almindelige Træn er desuden transporteret: 179 Vogne Tømmer, Sleepers og andre Træmaterialier, 106 Vogne Ballast, Myr og Madjord samt 103 Vogne Steen. Tilsammen 1 222 Vogne.

Udgifter til Liniens Vedligeholdelse.

a. Lønninger: Banemesteren, aarlig Løn	420 Spd.	„	ß
Gartneren do. do.	37	—	60 -
2 Grindvogtere ved Nyhuskleven og Meelhus Station	169	—	18 -
b. Arbeidspenge:			
Til en Steenbeklædning paa 7 Kbfv. ved et nyt Elvebrud ved Hovind Station	40	—	„ -
Ombygget 17 Kbfv. Beklædningsmuur ved Fylding No. 104 i en Længde af 35 Fod	54	—	„ -
Ny Beklædnings- eller Forstøtningsmur i Hagemælene, 115 Fod lang, 12 Kbfv.	32	—	„ -
Rensning af Fjeldene mellem Nyhuusklevene og Kvaals Viadukt	170	—	60 -
Rensning af Fjeldsiden langs Gulfossen	240	—	40 -
Bygdeveien ved Nyhuuskleven: Ombygget Muren i en Længde af 30 Fod, samt bygget en ny Bro, 28 Fod lang med 40 Fod langt Rækværk, i nordre Ende af Veistykket	47	—	40 -
Fyldt 35 Jernbanevogne Kuppelsteen i et 13 Fod dybt Hul, som Elven havde gravet tæt udenfor Steenbeklædningen ved Støren Station	22	—	40 -
Langs Gulfossen er Jernbanen i en Længde af 2 500 Fod sprængt ind i en Fjeldvæg, der hæver sig indtil 139 Fod over Skinnerne. Ovenpaa Fjeldet			
Lateris	1 233 Spd.		18 ß

Transport	1 233 Spd. 18 ß		
er et Jordlag af indtil 62 Fods Høide, bestaaende væsentligst af seigt Ler, bedækket med et 12—16 Fods Gruuslag. Da Leret opblødes af talrige Vandaarer, er der efterhaanden indtruffet Jordskred, hvorved Leret deels er gledet ned i Skinnegangen, deels har ophobet sig paa Kanten af Fjeldvæggen. Vaaren 1870 tiltog Udglidningen saaledes, at Trænene hindredes, og da større Masser truede med i den nærmeste Fremtid at glide ud over Fjeldvæggen og ned i Banen, paabegyndtes i Driftsaaret en større Udgravning og Drænering af Jordmassen. Paa dette Arbeide er i 1870 ført til Udgift medens en lignende Sum vil fornødiges i næste Driftsaar.	500 — „ -		
Endvidere er medgaaet i Arbeidsløn: Til Liniens Bevogtning og almindelige Istandholdelse samt til Ombytning af Skinner, Sleepers, Crossings etc.; til Skuur og Høvling af Sleepers; til Forarbeidelse og Indlægning af 412 Stk. Sleepers med Klodse; til Læssing, Kjørsel og Aflæssing af Ballast, Steen, Træmaterialier etc.; til Rensning af Fjeldskjæringerne; til Vedligeholdelse af Jordskraaninger, Mure, Steenbeklædninger, Stikrender, Overgange osv.	3753 — 93 -		
		5 486 Spd. 111 ß	
c. Materialier:			
11 148 Stk. Sleepers	952 Spd. „ ß		
300 Fod Skinner	68 — 46 -		
7 Stk. Crossings	170 — 8 -		
1 506 Klodse til Sleepers	62 — 90 -		
Tømmer, Planker, Bord etc.	93 — 3 -		
Jern, Spiger, Staal, Kul, Krudt, Lunter etc.	106 — 2 -		
Forbrugsgjenstande ved Ballastkjørselen, Dogs, Lasker & Skruer, 2 Pointstunger, Kobbervitriol, Malervarer m. m.	371 — 44 -		
		1 823 — 73 -	
d. Udgifter i Anledning Sneen:			
Indsat om Vaaren og udtaget om Høsten Lægterne i Gjærdet, hvor saadant har været nødvendigt for at hindre Dannelse af Sneeskavler over Skinnerne. Nedrevet om Vaaren og opsat om Høsten Sneeskjærme udenfor Jernbanens Grund. Opført 366 løb. Fod permanente Sneeskjærme samt forhøiet enkelte af de ældre paa Jernbanens Grund. Udgifterne hertil samt til Sneeskufning, Iishugning, Kjørsel af Snee- og Iisplouge etc. have udgjort:			
til Arbeidsløn	220 Spd. 48 ß		
til Materialier	73 — 119 -		
		294 — 47 -	
e. Gjærder:			
Af levende Hegn er i Driftsaaret plantet:			
Af lange Pilekviste	21 813 løb. Fod Hegn		
- korte do.	6 863 „ „ „		
- Gran	4 555 „ „ „		
- Nypetorn	1 670 „ „ „		
tilsammen	34 901 løb. Fod Hegn.		
Omkostningerne hermed samt med Vedligeholdelsen af de i foregaaende Aar plantede 4 550 løbende Fod Hegn have udgjort	152 Spd. 114 ß		
4 463 Stk. nye Gjærdestolper	232 — 70 -		
100 Stk Løsgrinder	32 — 60 -		
Jern og Spiger	23 — „ -		
Malet 24 Overgangsporte; forarbeidet Gjærdestolper af kasserede Sleepers; Arbeidsløn ved Ombytning af 4 805 Stk. Gjærdestolper, der deels bleve forkullede i Jordbaandet, deels omgivne med Steen; almindeligt Eftersyn og Vedligeholdelse af Gjærder m. m.	466 — 80 -		
		907 — 84 -	
f. Til Grøftning etc er medgaaet		111 — 113 -	
	Tilsammen	8 624 Spd. 68 ß	

Vedligeholdelse af Broerne.

(Beskrivelse over Broerne findes i 1ste Driftsberetning Pag. 29, 42 og 46).

Ved Broerne er i det Hele ombyttet 18 Stk. Skinnemaster og 722 Stk. andet Tømmer samt skjødt 14 Stk. Grundpæle, tilsammen 754 Stk., udgjørende 3 734 Alen rundt Tømmer, foruden Strøved. I Slupbroens Brodække er ombyttet 1 370 Alen Bord; et lignende Antal i Kongsgaardbroen.

Omkring 78 Stk. Grundpæle i Oxstadøi-Viaduct er det øverste Jordlag bortgravet og erstattet med Steen.

Til disse Arbeider samt til Tjærebredning, Tiltrækning af Skruebolte og til almindeligt Eftersyn er medgaaet i Arbeidsløn	647 Spd. 14 ß	
Nedenfor Slupbroen er opført en Beklædningsmur, indeholdende 17 Kbf. Steen, langs Stranden i et begyndende Elvebrud. Hertil er anvendt	91 — 60 -	
Jettéerne omkring Slupbroens Kar efterseede og udbedrede	21 — 60 -	
Jettéerne om Gulbroens Kar ere ligeledes efterseede og udbedrede for et Beløb af	84 — 116 -	
Ombygget vestre Kar i Overgangsbro No. 4 ved Skjærdingstad; 7 Kb.favne	50 — 100 -	
Hovedveibroen ved Søberg forsynet med 4 nye Master, nyt Dække og nyt Rækværk	48 — 20 -	
		944 Spd. 10 ß
Af Materialier er forbrugt:		
Tømmer	501 Spd. „ ß	
Bord til Brodække	40 — „ -	
Jern og Spiger	38 — „ -	
Tjære, Tjæreolie, Krudt, Lunter, etc.	85 — 21 -	
		664 — 21 -
Broernes Vedligeholdelse har i det Hele kostet		1 608 Spd. 31 ß

Bygningers Vedligeholdelse.

(Beskrivelse over Bygningerne findes i 1ste Driftsberetning Pag. 30, 43 og 47).

Ved Throndhjem Station:

Tilbygget Platformen 72 □ Alen samt anbragt en bevægelig Disk for Expeditionen af Bagage; malet Vognhallen og Vestibulen. Bygget en Plankerende fra Skinnegangen ned til Elven for Aflæssing af Kiis.

Ved Mellemstationerne:

Sluppen: Indredet Venteværelse og Privet; bygget en 40½ Alen lang Platform. Heimdal: Ombygget en stor Deel af Platformen, hvis Træværk var raadnet. Stokke: Ombygget hele Platformen, der var nedraadnet, samt forlænget den 20 Alen; sænket Pakhuset; malet 3 Gulve, 1 Loft og nogle Døre i Hovedbygningen samt enkelte af de udvendige Vægge. — Ombygget raaddent Træværk i de øvrige Platforme. Anbragt Steen omkring Pælene under Kvaals Expeditionslocale.

Ved samtlige Stationer: Efterseet og repareret Tagrender, Døre og Dørlaase; hvidtet Brandmure, indsat Glasruder osv. Udgifterne til Bygningernes Vedligeholdelse, heri iberegnet Vandstationer, har i det Hele udgjort 798 Spd. 59 ß.

Vedligeholdelse af Stationspladse.

Vedligeholdelse af Sidesporene og af Porte og Gjærder, Gruuskjørsel, Reenholdelse, Sneeskufning og Iishugning. Forlænget Sidebanen paa Lundemo med 58 Fod kasserede Skinner. Vedligeholdelse af Haveanlæggene paa de forskjellige Stationer m. m.	385 Spd. 37 ß
Ved Sluppen Stoppested, hvortil der tidligere ikke havdes Kjørevei, er i Driftsaaret anlagt en 174 Alen lang Vei med en Bekostning af	53 — 36 -
	438 Spd. 73 ß

Vedligeholdelse af Telegrafen.

Eftersyn og Reparation af samtlige Apparater	41 Spd. 60 ß
Anskaffet og ombyttet 43 Telegrafstolper med Zinkhatte, samt almindeligt Eftersyn af Ledningen	35 — 40 -
	76 Spd. 100 ß

Vedligeholdelse af Inventariet.

A. Stationsinventarium.

Anskaffet fornødent Inventarium til Sluppen Stoppested, hvor der tidligere ikke har været Expeditionslocale. 9 Kassationsstemple med Tilbehør til Frimærker. 2 Platformvægte til Sluppen og Kvaal. 10 Stk. Platformbænke. 1 Contorbord med Skabe til Meelhuus. Repareret og oppudset samtlige Lamper, samt vedligeholdt det øvrige Inventarium. Udgiften paa denne Conto har i Alt udgjort . . . . . 274 Spd. 101 ß

B. Locomotiv- og Værkstedinventarium.

1 Donkraft til Locomotiv No. 2 47 Spd. 30 ß. 1 Gassnit 28 Spd. 100 ß. 1 Ambolt 15 Spd. 75 ß. Vandslanger, File, Skruenøgler, 4 Talgkjedler m. m. samt Vedligeholdelse af det ældre Inventarium. I Alt . . : 244 Spd. 71 ß

C. Liniens Inventarium.

2 nye Sleepershøvlebænke, 4 Malmsleepershøvle. 2 Baade til Broerne. 19 Trillebøre. 24 Trillebørhjul. 8 Trallehjul. 51 Spader. 3 Blokke, Tougværk til Fjeldskjæringerne og Broerne. Sviejern. Mærkeøxer. Saugfile m. m. samt vedligeholdt det ældre Inventar. Tilsammen . . . . . 382 Spd. 48 ß

Uheld, Standsninger eller Forsinkelser.

Locomotiv i Ustand under Gangen, hvorved Standsning eller Forsinkelse er foraarsaget:

12te Februar sprang Roberts venstre Hjulkoblingsstang strax nordenfor Lundemo. 38 Min. Forsinkelse.

28de Decbr. standsede Aftenoptrænet i 3 Min. mellem Heimdal og Meelhuus, da Hakons høire Krumtap gik varm.

Vogne af Skinnerne:

2den Juni gik en tom Godsvogn af Sporet med 2 Hjul i Leer Sidebane paa Grund af feilagtig Sporvexling. Ingen Forsinkelse.

15de August gik en læsset Godsvogn i Aftennedtrænet af Sporet i nordre Sporvexel paa Meelhuus paa Grund af feilagtig Skiftning. 45 Min. Forsinkelse.

Forsinkelser foraarsagede ved:

Snee og Iis er indtruffet 1 Gang. Den 21de Februar stoppede Morgennedtrænet paa Aunebanken paa Grund af Snee og Iis. Trænet maatte deles og kippes til Heimdal. Forsinket 35 Min.

Glatte Skinner: Indtruffet 3 Gange, hvorved Trænene hver Gang er forsinket 8 Min.

Megen Gods- og Passageerexpedition, Vognskiftning og Kulforsyning underveis: Indtruffet 7 Gange, hvorved Trænene ere forsinkede fra 6 til 13 Min.

Posten: 5 Træn ere afgaaede fra 5 til 11 Minutter for seent fra Støren, paa Grund af Postens sildige Ankomst.

Jordskred i Gulfossen: Den 28de April opholdtes Morgentrænet 32 Min paa Hovind paa Grund af, at endeel Jord var gledet ned paa Banen ved Gulfossen. Trænet ankom 17 Min. for seent til T.hjem. — Af samme Grund maatte Aftenoptrænet samme Dag stoppe ved Lundemo. Efter at Skinnegangen om Natten var ryddet for Jord, ankom Trænet den 29de om Morgenen Kl. 6 30 Min. til Støren.

Forskjellige Aarsager:

Den 23de April maatte Morgenoptrænet stoppe ved Kvammen i Horrig, da 2 Heste, forspændte en Ploug, stode tvers over Linien. Ingen Skade, ingen Forsinkelse.

1ste October stoppede Aftennedtrænet ved søndre Skjærdingstad Overgang formedelst Kreaturer paa Linien. Ingen Skade, ingen Forsinkelse.

31te December stoppede Aftennedtrænet ved søndre Ende af Slupbroen paa Grund af at Sneeplougen havde hugget i en Guardrail. Ingen Skade, ingen Forsinkelse.

Af samtlige de i Driftsaaret kjørte 1 268 ordinære Passageertræn ere 1 231 Træn eller 98,7 % fremkomne til bestemt Tid eller ikke over 5 Min. forseent. 14 Træn ere forsinkede fra 5 til 15 Min., 1 Træn i 17 Min., 1 Træn i 35 Min., 1 Træn i 45 Min. og 1 Op-Træn maatte standse ved Lundemo.

Throndhjem, i Directionen for Throndhjem-Støren Jernbane, den 8de Mai 1871.

C. Motzfeldt. **Mort. Lossius.** **G. A. Hartmann.**

Chr. Hielm.

Statistique de l'exploitation

pour les exercises 1865—1870.

	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.
Longueur et capital employé.						
Longueur totale exploitée . . . . . Miil	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
kilom.	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6
Capital employé par „Miil“ . . . . . Spd.	167 907	167 907	167 907	167 907	167 907	167 907
— — - kilom. . . . . fr.	83 560	83 560	83 560	83 560	83 560	83 560
Matériel roulant.						
Nombre des locomotives	4	4	4	4	4	4
— - voitures à voyageurs	10	10	10	10	10	9
— - — de poste	2	2	2	2	2	2
— - wagons à marchandises	58	58	58	58	58	49
— - voitures et wagons en total	70	70	70	70	70	60
Capacité de charge des wagons à marchandises en total, centners	5 220	5 220	5 220	5 220	5 220	4 410
kil.	260 013	260 013	260 013	260 013	260 013	219 667
do. do. do. do par „Miil“ de chemin exploité, centners	1 214	1 214	1 214	1 214	1 214	1 025
kil. par kilom.	5 340	5 340	5 340	5 340	5 340	4 518
Mouvement.						
Parcours des locomotives . . . . . Miil	7 095	6 536	6 353	6 137	6 148	6 185
kilom.	80 138	73 824	71 757	69 317	69 442	69 860
Consommation en combustible par „Miil“ parcouru ℔'s	165	179	162	158	167	158
kil. par kilom.	7,27	7,89	7,14	6,96	7,36	6,96
Nombre des voyageurs	73 392	73 744	64 400	67 922	74 804	62 987
— - centners de marchandises	380 075	364 103	343 282	300 072	272 089	232 277
kil.	18 931 916	18 136 335	17 992 200	14 945 886	13 553 025	11 569 950
Total des „Miil“ parcourus par les voyageurs. Miil	157 673	170 612	150 423	158 144	166 348	146 504
kilom.	1 780 917	1 927 063	1 709 942	1 786 236	1 878 901	1 654 763
— - „Centnermiil“ — — - marchandises. Cent.miil	1 388 936	1 318 732	1 309 162	1 125 318	1014 891	863 843
kil. × kilom.	781 609 845	741 938 727	736 554 499	633 260 000	571 100 000	486 100 000
Quantités moyennes, calculées sur toute la longueur du chemin de fer: voyageurs	36 668	39 677	34 982	36 778	36 685	34 071
marchandises, centners	323 008	306 681	304 456	261 636	236 022	201 122
kil.	16 089 351	15 276 087	15 165 258	13 032 351	11 756 492	10 018 008
Produits financiers de l'exploitation.						
Recettes, résultant du transport des voyageurs Spd.	10 907	11 511	11 506	11 623	12 689	11 355
fr.	61 308	64 703	64 675	65 333	71 324	63 826
— — des bagages . Spd. / fr.						
— — — de la poste, des equipages, chevaux, chiens et bestiaux Spd. / fr.	1 048 / 5 891	736 / 4 137	659 / 3 704	634 / 3564	553 / 3 108	463 / 2 603
— — — des marchandises Spd.	16 967	16 480	14 399	13 077	13 138	12 335
fr.	95 371	92 629	80 937	73 506	73 849	69 335
— — des revenus autres . . . . Spd.	587	482	559	622	755	1 657
fr.	3 300	2 709	3 142	3 496	4 244	9 314
Total Spd.	29 509	29 209	27 123	25 956	27 135	25 810
fr.	165 870	164 178	152 458	145 899	152 525	145 078

	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.
Dépenses: A. pour l'entretien et la surveillance de la voie Spd.	10615	8391	9562	7154	7305	8135
fr.	59667	47166	53748	40213	41061	45727
B. pour l'exploitation: a. traction et entretien des locomotives . . . Spd.	6181	6192	6225	5800	6349	5890
fr.	34743	34805	34991	32601	35688	33108
b. entretien des voitures et wagons Spd.	1463	1126	1333	746	845	672
fr.	8224	6329	7493	4193	4750	3777
c. entretien des stations et du télégraphe . . Spd.	1314	1139	1112	1066	1192	746
fr.	7386	6402	6251	5992	6700	4193
d. salaires du personel des stations et des conducteurs, frais d'éclairage, de combustible etc. des stations Spd.	6358	6399	6333	6080	6257	5-695
fr.	35738	35969	35598	34176	35171	32012
C. frais généraux . . . . . Spd.	2746	2610	2508	4531	2840	2300
fr.	15435	14671	14097	25469	15963	12928
Total Spd.	28677	25857	27073	25377	24788	23438
fr.	161193	145342	152177	142644	139333	131745
Produit net . . . . . Spd.	832	3352	50	579	2347	2371
fr.	4677	18842	281	3255	13192	13327
Résultats statistiques calculés sur les moyennes.						
„Miil" parcourus par chaque locomotive . . Miil	1774	1634	1588	1534	1537	1546
kilom.	20035	18456	17936	17327	17360	17462
Rapport des „Miil" de parcours à un „Miil" de longueur	1650	1520	1477	1427	1429	1438
Parcours moyen d'un voyageur . . . . . Miil	2,1	2.3	2,3	2,3	2,2	2,3
kilom.	23,72	25,98	25,98	25,98	24,8	25,98
— — d'un centner de marchandises Miil	3,7	3,6	3,8	3,7	3,7	3,7
kilom.	41,29	40,66	42,92	41,77	41,77	41,77
Produit par „Miil" d'un voyageur . . . . . Spd.	0,069	0,0675	0,0757	0,0733	0,076	0,077
par kilom. fr.	0,034	0,034	0,037	0,036	0,037	0,038
— - — d'un centner de marchandises Spd.	0,0122	0,0125	0,0106	0,012	0,012	0,014
par kilom. d'un kil. fr.	0,00012	0,00013	0,00011	0,00012	0,00012	0,00014
Produit brut par „Miil" de la longueur exploitée:						
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	2536,51	2676,98	2675,81	2703,03	2950,93	2640,70
par kilom. fr.	1261,48	1331,337	1330,76	1345,00	1468,2	1313,9
des marchandises, bestiaux etc. . . . Spd.	4189,53	4003,72	3501,86	3188,60	3183,95	2976,28
par. kilom. fr.	2083,58	1991,070	1742,395	1586,5	1584,2	1480,9
des revenus autres . . . . . Spd.	136,51	112,09	130,00	144,65	175,58	385,34
par kilom. fr.	67,90	55,741	64,683	71,9	87,4	191,7
Total Spd.	6862,55	6792,79	6307,67	6036,28	6310,46	6002,32
par kilom. fr.	3412,96	3378,148	3138,5	3003,4	3139,8	2986,5
Produit brut par „Miil" du parcours des locomotives:						
des voyageurs et bagages . . . . . Spd.	1,54	1,76	1,81	1,89	2,06	1,83
par kilom. fr.	0,77	0,876	0,901	0,941	1,025	0,911
des marchandises etc. . . . . Spd.	2,54	2,63	2,37	2,23	2,23	2,07
par kilom. fr.	1,26	1,313	1,179	1,109	1,109	1,029
des revenus autres . . . . . Spd.	0,08	0,07	0,09	0,10	0,12	0,27
par kilom. fr.	0,04	0,035	0,044	0,049	0,060	0,134
Total Spd.	4,16	4,46	4,27	4,22	4,41	4,17
par kilom. fr.	2,07	2,224	2,124	2,099	2,194	2,074

Throndhjem-Støren Jernbanes 6te Driftsberetning. — Aar 1870. —

	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.
Dépenses par „Miil" de la longueur exploitée						
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	2 469	1 951	2 224	1 664	1 699	1 892
par kilom. fr.	1 227,72	970,90	1 106,59	827,91	845,36	941,30
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	1 437	1 440	1 448	1 349	1 477	1 370
par kilom. fr.	714,87	716,62	720,47	671,20	734,90	681,60
des B[b] (do. voitures et wagons) . Spd.	340	262	310	173	197	156
par kilom. fr.	169,22	128,60	154,24	86,07	98,00	77,62
des B[b] (do. l'entretien des stations Spd.	305	265	258	248	277	173
par kilom. fr.	151,98	131,87	128,37	123,47	137,82	86,07
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	1 479	1 488	1 473	1 414	1 455	1 324
par kilom. fr.	735,35	740,51	732,92	703,55	723,95	658,77
des C (frais généraux) . . . . . Spd.	639	607	583	1 054	660	535
par kilom. fr.	317,59	302,08	290,08	524,43	328,39	266,19
Total Spd.	6 669	6 013	6 296	5 902	5 765	5 450
par kilom. fr.	3 316,73	2 990,58	3 132,67	2 936,63	2 868,42	2 711,60
Dépenses par „Miil" du parcours des locomotives:						
des A (l'entretien de la voie) . . . . . Spd.	1,496	1,284	1,505	1,165	1,188	1,315
par kilom. fr.	0,745	0,639	0,749	0,579	0,591	0,654
des B[a] (l'exploitation, locomotives) . . . . Spd.	0,871	0,948	0,980	0,945	1,033	0,952
par kilom. fr.	0,433	0,471	0,487	0,470	0,515	0,474
des B[b] (do. voitures et wagons) . Spd.	0,206	0,172	0,210	0,122	0,137	0,109
par kilom. fr.	0,102	0,086	0,104	0,060	0,068	0 054
des B[c] (do. l'entretien des stations) Spd.	0,185	0,174	0,175	0,174	0,194	0,121
par kilom. fr.	0,092	0,087	0,087	0,086	0,097	0,060
des B[d] (do. salaires du personel des stations etc.) Spd.	0,896	0,979	0,997	0,991	1,018	0,921
par kilom. fr.	0,446	0,487	0,497	0,493	0,506	0,458
des C (frais généraax) . . . . . Spd.	0,387	0,399	0,394	0,738	0,462	0,372
par kilom. fr.	0,193	0,199	0,196	0,368	0,229	0,185
Total Spd.	4,041	3,956	4,261	4,135	4,032	3,790
par kilom. fr.	2,011	1,969	2,120	2,056	2,006	1,885
Produit net par „Miil" de la longueur exploitée Spd	+ 193,49	+ 779,53	+ 11,63	+ 134,65	+ 545,58	+ 551,39
par kilom. fr.	+ 96,23	+ 387,69	+ 5,7823	+ 66,98	+ 271.46	+ 277,32
— - — du parcours des locomotives Spd.	+ 0,117	+ 0,513	+ 0,007	+ 0,094	+ 0,382	+ 0,383
par kilom. fr.	+ 0,058	+ 0,045	+ 0,0039	+ 0,0467	+ 0,190	+ 0,190
Rapport de la perte ou du produit net au capital employé . . . pour cent	+ 0,115	+ 0 464	+ 0,007	+ 0,080	+ 0,325	+ 0,328
Rapport de la dépense totale à la recette brute, pour cent	97,2	88,5	99,8	97,8	91,4	90,8
Rapport à la dépense totale des dépenses spéciales:						
sous A (l'entretien de la voie) . . pour cent	37,0	32,4	35,3	28,2	29,5	34,7
— B (l'exploitation) . . . . . - -	53,5	57,5	55,4	53,9	59,1	55,5
— C (frais généraux) . . . . . - -	9,5	10,1	9,3	17,8	11,5	9,8.
Rapport à la recette totale des recettes spéciales:						
Voyageurs et bagages . . . . . pour cent	37,0	39,4	42,4	44,8	46,8	44,0
Marchandises, bestiaux etc. . . . . - -	61,0	58,9	55,5	52,8	50,4	49,6
Revenus autres . . . . . - -	2,0	1,7	2,1	2,4	2,8	6,4
Rapport à la recette totale des dépenses spéciales:						
sous A (l'entretien de la voie) . . pour cent	36,0	28,7	35,3	27,6	26,9	31,5
— B (l'exploitation) . . . . . - -	51,9	50,9	55,3	52,8	54,0	50,4
— C (frais généraux) . . . . . - -	9,3	8,9	9,2	17,4	10,5	8,9

Observations.

1 Speciedaler	=	5 Franc 62,1 Centimes.
1 Miil (36 000 Fod)	=	11,295 Kilomètres.
1 Centner (100 ℔)	=	49,81137 Kilogrammes.

C. No. 8.

DE OFFENTLIGE JERNBANER.

ANDEN DRIFTS-BERETNING

FOR

DRAMMEN-RANDSFJORD JERNBANEN

FRA 1ste JANUAR TIL 31te DECEMBER 1870.

AFGIVEN TIL

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE

AF

DIREKTIONEN FOR DRAMMEN-RANDSFJORD JERNBANEN.

DRAMMEN.

O. STEENS BOGTRYKKERI.

1871.

Indhold.

(Table des matières).

1. Kort Fremstilling af de i Driftsaaret foretagne Udvidelser og Forandringer.
(Exposé abrégé des extensions et des changements dans l'exercise).
2. Indtægter. Udgifter. (Recettes et dépenses) . . . . . Pag. 1.
3. Oplysninger om Indtægterne (Renseignements sur les recettes) . . . . . — 4.
4. Do. - Udgifterne (Do. - les dépenses) . . . . . — 7.
5. Do. - Passagerbefordringen (Do. - le transport des voyageurs) . . . . . — 9.
6. Do. - Godsbefordringen (Do. - le transport des marchandises) . . . . . — 12.
7. Do. - Lokomotivernes Drift (Do. - le service des locomotives) . . . . . — 25.
8. Do. - Vognenes Drift (Do. - le service des voitures et wagons) . . . . . — 31.
9. Vedligehold af Jernbanelinien (Entretien de la voie) . . . . . — 33.
10. Do. - Jernbanens Bygninger (Do. des bâtiments) . . . . . — 35
11. Do. - Stationspladse (Do. des places des stations) . . . . . — 38.
12. Do. - Veie (Do. des chemins) . . . . . — 38.
13. Do. - Telegrafen (Do. du télégraphe) . . . . . — 38.
14. Anskaffelse og Vedligehold af Inventaret (Entretien de l'inventaire) . . . . . — 39.
15. Dampskibet „Bægna's" Gevinst- og Tabs-Konto . . . . . — 40.
(Compte de profit et de perte du bâteau á vapeur sur le lac de „Spirillen").
16. Dampbaaden „Tyrvi's" Gevinst- og Tabs-Konto . . . . . — 41.
(Compte de profit et de perte du bâteau à vapeur sur le lac de „Tyrifjord").
17. Vedligehold af „Bægna's" Inventar (Entretien de l'inventaire de „Bægna") . . . . . — 42.
18. Do. - „Tyrvi's" Do. (Do. - Do. - „Tyrvi") . . . . . — 42.
19. Om Beholdninger under Materialforvalteren (Renseignements sur le depôt du garde-magazin) . . . . . — 42.
20. Oplysning om Jernbanens Kapitalkonti (Do. - le capital du chemin de fer) . . . . . — 46.
21. Oversigt over Driften af Jernbanens Værksted (Do. - le service de l'atelier du chemin de fer) . . . . . — 48.
22. Uheld og Standsninger (Accidents et delais) . . . . . — 49.
23. Statistique de l'exploitation pour les exercises 1868—1870 . . . . . — 51.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Idet man ved Afgivelsen af nærværende Beretning om Drammen-Randsfjord Jernbanens Drift i Aaret 1870 med Hensyn til Anlæggets Udstrækning samt Banens Materiel og Taxter henviser til første Driftsberetning for Tidsrummet til Udgangen af Aaret 1869, meddeles herved Forklaring om de i sidst forløbne Aar foretagne Udvidelser og Forandringer:

1. Efter dertil ved kongelig Resolution af 5te Mai 1870 given Bemyndigelse er Sidesporet til Heen Stations Trælasttomter — overeensstemmende med Direktionens derom fremsatte Forslag — forlænget til den mellem Væla og Aadalselven beliggende Halvø. De dertil medgaaede Omkostninger ere i Henhold til nævnte Resolution opførte paa Jernbanens Kapitalkonto med 1557 Spd. 7 Sk.
2. Udførelsen af endeel tilbagestaaende Arbeider ved Aadalselvens Farbargjørelse er efter Bestemmelse af det kongelige Departement for det Indre i Skrivelse af 10de Marts 1870 — i Henhold til Kanaldirektørens derom afgivne Forestilling — overtaget af Drammen-Randsfjord Jernbanen mod til Bestridelse af dermed forbundne Udgifter at udbetales 774 Spd. 40 Sk. Dette Beløb er modtaget ved samme Departements Skrivelse af 16de September 1870.
3. Det kongelige Departement for det Indre har under 16de Mai 1870 givet Samtykke til følgende Forandringer i Taxter og Klassifikation, hvilke ere gjorte gjældende fra og med 20de Mai s. A.

   3die Klasse hel Vognladning, Klasse D_3, fragtberegnes efter Formlen 120 + 55 x, hvor x betegner Afstanden i Mile.

Battens og Planker, 2" og derover	overføres	fra	Klasse	D_1	til	D_3.
Kantede Bord under 2", skaarne Lægter, firkantet Tømmer, Stik, Spirer . . .	—	-	Do.	D_2	-	D_3.
Kult, Juffers, Pitprops, Emningstræ, Kortsleepers, Stager, Stænger, Stør	—	-	Do.	D_2	-	D_4.
Samtlige forhen i Klassen D_3 staaende Gjenstande	—				-	D_4.
Slemmet Kridt	—		Do.	A_2	-	A_3.

   Taxten for dobbelt Vogn med Trælast nedsættes fra $1\frac{3}{4}$ til $1\frac{1}{2}$ af Taxten for enkelt Vogn.

En væsentlig Udvidelse af Drammen-Randsfjord Jernbanen er forberedt ved de af Statsstyrelsen fattede Beslutninger om og givne Bevilgninger til Anlægget af Sidebanerne fra Hougsund til Kongsberg og fra Vikersund til Krøderen. For de i Henhold hertil trufne Forføininger vil blive gjort Rede i senere Beretninger, naar Arbeiderne, der staa under særskilt Bestyrelse, ere afsluttede.

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Jernbanens Indtægter i 2det Driftsaar have, som efterfølgende Udskrift af Regnskabet udviser, udgjort

	53902	Spd.	98	Sk.
og dens Udgifter	38333	—	8	-
altsaa dens Overskud	15569	Spd.	90	Sk.
Dette Overskud formindskes ved Tab af Dampskibene Bægnas og Tyrvis Drift	862	—	64	-
til	14707	Spd.	26	Sk.

Ved kongelig Resolution af 16de September dette Aar er Direktionen bemyndiget til at udbetale Aktieeierne i Jernbanen som Udbytte af dens Drift i 2det Driftsaar — 1ste Januar til 31te December 1870 — 1 — een — Procent, samt til at afsætte det Resterende af Driftens Overskud for nævnte Aar til Reservefondet.

I Henhold hertil er afsat:

Statskassens Udbytte, der efter Storthingsbeslutning af 16de Juni 1869 overføres til Byggefond for Sidebanerne	10000	Spd.	-	Sk.
Til Udbetaling til private Aktieeiere, forsaavidt fornødiges	2000	—	-	-
Til Reservefondet	2707	—	26	-
tilsammen	14707	Spd.	26	Sk.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Hovedbogens Konto for Vinden og Taben udviste ved Enden af Driftsaaret følgende Indtægter og Udgifter.

Indtægter:

		Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Indtægt for Befordring af 162,402 Passagerer		23777.	119.		
— - — - Overvægt		341.	46.		
— - — - Pakker		1490.	44.		
— - — - 231 Voiturer		105.	14.		
— - — - 1279 levende Dyr		384.	70.		
— - — - Telegrafen		638.	24.		
— - — - Varer		24404.	30.		
— - — - Posten		800.	-		
Pakhuus- og Tomteleie		1330.	2.		
Brygge- og Landtougpenge		436.	6.		
Leie af Betjentboligen		30.	-		
Andre Indtægter		164.	103.	53902.	98.

Udgifter:

	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Direktionens Honorar			700.	-
Hovedkontorets Udgifter:				
Lønninger og Diætgodtgjørelse	3115.	70.		
Kontorudgifter m. m.	707.	83.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	158.	23.	3981.	56.
Stations-Udgifter:				
Lønninger ved Stationerne, almindelige	5740.	28.		
— - — extraordinaire	97.	82.		
Uniformer	584.	109.		
Kontorudgifter	520.	63.		
Brænde, Olie, Lys	788.	40.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar og Forbrugsgjenstande	369.	101.		
Hestehold og Kjøreredskaber	278.	48.		
Lønninger for Konduktører	1272.	75.		
Uniformer - Do.	137.	51.	9789.	117.
Lokomotiv-Afdelingen:				
Lønninger	2150.	29.		
Uniformer	127.	13.		
Kul og Brænde	2945.	25.		
Olie, Talg, Pudsegarn m. m.	836.	74.		
Vedligehold af Lokomotiver	805.	7.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	89.	63.	6953.	91.
Vogn-Afdelingen:				
Lønninger	139.	93.		
Olie og Pudsegarn	394.	42.		
Vedligehold af Vogne	1715.	12.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	134.	18.		
— - — - Pressenninger	305.	48.	2688.	93.
Linien:				
Lønninger, almindelige	6049.	103.		
— extraordinaire, ved Tælehugning m. m.	156.	45.		
— — - Sneskufning	203.	102.		
Lateris	6410.	10.	24113. 117.	53902. 98.

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Transport	6410.	10.	24113.	117.	53902.	98.
Vedligehold af Sleepers, Skinner m. m.	425.	118.				
— - Points	59.	117.				
— - Krossings	22.	34.				
— - Banelegemet med Skraaninger	1062.	28.				
Gruusning	790.	99.				
Vedligehold af Broer	290.	47.				
— - Gjærder	129.	73.				
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	262.	97.	9454.	23.		
Andre Udgifter:						
Vedligehold af Bygninger	795.	50.				
— - Vandstationer	323.	118.				
— - Stationspladse	107.	60.				
— - Dreieskiver	8.	22.				
— - Veie	6.	72.				
— - Telegrafen	42.	112.				
Anskaffelse af Værkstedets Inventar	66.	101.				
Assurance og Afgifter	906.	71.				
Forskjellige Udgifter	156.	62.				
Erstatning for Varer	43.	47.				
Tilbagebetalt Fragt	9.	14.				
Vedligehold af Seilrenden ved Randsfjorden	36.	61.				
Drift af Heiseindretningen i Drammens Pakhuus	21.	113.				
Renters Konto	2239.	45.	4764.	108.	38333.	8.
Dampskibet „Bægna's" Underbalance			403.	44.	15569.	90.
Dampsluppen „Tyrvis" —			459.	20.	862.	64.
			Overskud:		14707.	26.

Hermed salderes Balancekontoen, som udviser følgende

Aktiva.

	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Kassa-Konto			838.	72.
Udestaaende gjennem Stationsmesterne			2070.	24.
Beholdninger			10453.	91.
Drammens Privatbank			27563.	98.
Sidelinierne til Kongsberg og Krøderen			898.	104.
Christiania-Drammen Jernbaneanlæg			4.	107.
25 personlige Konti			859.	44.
Kapital-Konti.				
Anskaffede Vogne	4940.	113.		
Dampsluppen Tyrvi	3000.	-		
Udvidelse af Stationsanlægget paa Tangen	488.	46.		
Forbedringer ved Bægna	577.	60.		
Pakhuset i Drammen	20000.	-		
Udvidelse af Stationsanlægget ved Heen	1557.	7.	30563.	106.
				73253. 46.

Passiva.

	Spd.	Sk.		
Obligations-Konto	38341.	80.		
Tilbagestaaende af det af Departementet for det Indre bevilgede Beløb til Udførelse af tilbagestaaende Arbeider ved Aadalselvens Farbargjørelse	372.	19.		
Lateris	38713.	99.		73253. 46.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Transport	38713.	99.	73253.	46.
Dampskibet „Olaf Tryggveson“	42.	94.		
3 personlige Konti	103.	48.		
Sygekassen	12.	112.		
Pensionskassen*)	137.	54.		
Understøttelseskassen*)	269.	102.		
Sidebanernes Byggefond	25675.	-		
Aktieeiernes Udbyttes-Konto	3026.	-		
Reservefondet	5272.	17.	73253.	46.

*) Foreløbig ordnet i Paavente af kongelig naadigst Approbation.

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 7 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaar de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer m. m., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste udviser den relative Indflydelse, enhver Station har havt paa Jernbanens Indtægter.

Stationernes Navn.	Indtægt for afgaaede:								Indtægt for ankomne:								Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne:								pCt. af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne:
	Passagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	
Drammen . . .	8815	61	1123	85	10185	115	20125	21	10017	103	1513	96	13139	70	24671	29	9416	82	1318	90½	11662	92½	22398	25	43.8
Mjøndalen . . .	945	54	19	53	133	73	1098	60	706	76	33	117	69	17	809	90	826	5	26	85	101	45	954	15	1.9
Hougsund . . .	3181	103	221	32	653	85	4056	100	2934	26	207	81	1313	8	4454	115	3058	4½	214	56½	983	46½	4255	107½	8.3
Skotselven . . .	852	16	114	38	677	82	1644	16	823	76	52	88	236	96	1113	20	837	106	83	63	457	29	1378	78	2.7
Aamot	1655	28	431	50	636	42	2723	-	1265	50	124	57	889	61	2279	48	1460	39	277	113½	762	111½	2501	24	4.9
Vikersund . . .	2770	42	409	15	1779	55	4958	112	2633	117	402	57	2052	102	5089	36	2702	19½	405	96	1916	18½	5024	14	9.8
Skjærdalen . . .	703	45	110	51	513	100	1327	76	651	88	86	72	513	58	1251	98	677	66½	98	61½	513	79	1289	87	2.5
Ask	385	85	32	74	655	6	1073	45	382	27	21	20	86	116	490	43	383	116	26	107	371	1	781	104	1.5
Hønefos	2071	50	285	38	883	83	3240	51	1822	21	236	118	1562	4	3621	23	1946	95½	261	18	1222	103½	3430	97	6.7
Heen	618	118	46	61	2233	104	2899	43	741	26	63	96	1591	76	2396	78	680	12	55	18½	1912	90	2648	½	5.2
Randsfjord . . .	1777	117	165	61	6051	5	7994	63	1798	109	215	116	2949	22	4964	7	1788	53	190	88½	4500	13½	6479	35	12.7
Tilsammen	23777	119	2959	78	24404	30	51141	107	23777	119	2959	78	24404	30	51141	107	23777	119	2959	78	24404	30	51141	107	100.0

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Det vil heraf sees, at den væsentligste Deel af al Befordring er gaaet til og fra Drammen, og at kun en Mindredeel er gaaet mellem de øvrige Stationer indbyrdes.

Indtægterne have nemlig udgjort:

For	Passagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Fra og til Drammen	18833	44	2637	61	23325	65	44796	50
Mellem de øvrige Stationer	4944	75	322	17	1078	85	6345	57
Tilsammen	23777	119	2959	78	24404	30	51141	107

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver Maaned:

Maaned.	Indtægt af						Tilsammen.		Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer.		Varer.				
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	
Januar	1148	75	141	110	753	71	2044	16	4.0
Februar	1277	95	140	110	1106	106	2525	71	4.9
Marts	1188	9	180	49	1604	92	2973	30	5.8
April	1934	17	209	76	1226	45	3370	18	6.6
Mai	1935	45	258	7	2224	13	4417	65	8.7
Juni	3190	108	376	82	3214	108	6782	58	13.3
Juli	3621	92	412	86	3422	117	7457	55	14.6
August	2824	61	319	30	2336	108	5480	79	10.7
September	2095	10	248	45	2621	95	4965	30	9.7
Oktober	1897	98	210	20	2639	16	4747	14	9.3
November	1359	42	242	17	2096	10	3697	69	7.2
December	1304	67	219	46	1156	89	2680	82	5.2
Tilsammen	23777	119	2959	78	24404	30	51141	107	100.0

Tabel over Middelindtægten for hver Halvmaaned.

Indtægt af	Middelindtægt for hver Halvmaaned.		Middelindtægten har været overskredet
	Spd.	Sk.	
Passagerer	990	85	i 10 Halvmaaneder.
Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer .	123	38	i 9 Do.
Varer	1016	100	i 13 Do.
Samlet Indtægt	2130	103	i 11 Halvmaaneder.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Halvmaaneders største og mindste Indtægt har været:

For	Største Indtægt.	Spd.	Sk.	Mindste Indtægt.	Spd.	Sk.
Passagerer	Halvmaaneden fra og med 16de til og med 31te Juli.	1848.	78.	Halvmaaneden fra og med 16de til og med 28de Febr.	486.	31.
Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer	Halvmaaneden fra og med 16de til og med 31te Juli.	222.	4.	Halvmaaneden fra og med 16de til og med 28de Febr.	65.	26.
Varer	Halvmaaneden fra og med 1ste til og med 15de Juli.	1942.	82.	Halvmaaneden fra og med 1ste til og med 15de Jan.	325.	21.
Samlet Indtægt . .	Halvmaaneden fra og med 1ste til og med 15de Juli.	3937.	100.	Halvmaaneden fra og med 16de til og med 31te Jan.	1006.	28.

Af Indtægten for Varer 24,404 Spd. 30 Sk. har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 10,522 Spd. 61 Sk. Størrelsen af denne Indtægt for de forskjellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationernes Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast & Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt af Trælast i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	
Drammen	14685	115	14	68	10171	47	0.1
Mjøndalen	133	73	4	12	129	61	2.9
Hougsund	653	85	431	24	222	61	66.0
Skotselven	677	82	619	78	58	4	91.5
Aamot	636	42	338	62	297	100	53.2
Vikersund	1779	55	1415	17	364	38	79.6
Skjærdalen	513	100	134	60	379	40	26.1
Ask	655	6	502	116	152	10	77.0
Hønefos	883	83	482	2	401	81	54.6
Heen	2233	104	2058	8	175	96	92.2
Randsfjord	6051	5	4521	94	1529	31	75.0
Tilsammen	24404	30	10522	61	13881	89	43.2

Total-Indtægten 53,902 Spd. 98 Sk., fordeelt i følgende 3 Hovedposter, giver:		I Procent af den hele Indtægt.
For Passagerer med ordinaire Train	23577 Spd. 119 Sk.	43.7
- Gods, Voiturer, levende Dyr	24893 — 114 -	46.2
- alle andre Indtægter	5430 — 105 -	10.1
Tilsammen	53902 Spd. 98 Sk.	100.0

Oplysninger om Udgifterne.

Lønninger til Personalet have været saaledes fordeelte:

							Spd.	Sk.
1. Direktionen							700.	-
2. Hovedkontoret:			Spd.	Sk.				
Bestyreren, Løn			1000.	-				
Assistenten, „			350.	80.				
Kassereren, „			500.	-				
Revisoren, „			425.	-				
Assistenten ved Kasserer- og Bogholderkontoret,		Løn	100.	-				
Den af Departementet ansatte Revisor		„	100.	-				
Materialforvalteren,		„	216.	-				
Materialforvalterens Medhjælper,		„	147.	-				
Et Kontorbud, der tillige sørger for Kontorernes Renholdelse,		„	144.	-	2982.	80.		
Diætgodtgjørelse under Reiser					132.	110.	3115.	70.
3. Stations-Udgifter:								
Drammens Station:								
Stationsmesteren, Løn	400.	-						
Huusleiegodtgjørelse	84.	-	484.	-				
1 Pakhuusformand i Drammen, Løn			216.	-				
1 Do. i Gulskogen „			144.	-				
3 til 7 Telegrafister „			506.	24.				
2 Sporskiftere „			280.	-				
2 til 4 Sjouere „			410.	28.				
1 Bud „			120.	-				
Nattevagt „			144.	-				
Extra-Arbeide			46.	88.	2351.	20.		
Mjøndalen Station:								
Stationsmesteren, Løn					144.			
Hougsund Station:								
Stationsmesteren, Løn			180.	-				
1 Telegrafist, „			96.	-				
1 Sjouer, „			144.	-				
Extra-Arbeide			5.	84.	425.	84.		
Skotselven Station:								
Stationsmesteren, Løn			144.	-				
1 Telegrafist „			96.	-	240.			
Aamot Station:								
Stationsmesteren, Løn			180.	-				
1 Telegrafistinde „			72.	-				
1 Sjouer			120.	-	372.	-		
		Lateris			3532.	104.	3815.	70.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

			Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Transport			3532.	104.	3815.	70.
Vikersund Station:						
Stationsmesteren, Løn	180.	-				
1 Telegrafist „	96.	-				
1 Sjouer „	120.	-				
Extra-Arbeide	5.	114.	401.	114.		
Skjærdalen Station:						
Stationsmesteren, Løn	144.	-				
1 Telegrafist „	96.	-				
Extra-Arbeide	9.	80.	249.	80.		
Ask Station:						
Stationsmesteren, Løn	144.	-				
1 Sjouer „	120.	-	264.	-		
Hønefos Station:						
Stationsmesteren, Løn	180.	-				
1 Telegrafist „	133.	36.				
1 Sjouer „	120.	-				
Extra-Arbeide	18.	88.	452.	4.		
Heen Station:						
Stationsmesteren, Løn	180.	-				
1 Telegrafist „	105.	-				
1 Sjouer „	86.	60.				
Extra-Arbeide	10,	108.	382.	48.		
Randsfjord Station:						
Stationsmesteren, Løn	220.	-				
1 Telegrafist „	120.	-				
1 à 2 Sjouere „	215.	-	555.	-		
6 à 8 Konduktører „			1272.	75.	7110.	65.
4. Lokomotiv-Afdelingen:						
Maskinmesterens halve Løn	180.	-				
4 à 5 Lokomotivførere, Løn	978.	-				
2 à 3 Fyrbødere „	487.	76.				
2 à 3 Pudsere „	398.	71.				
Extra-Arbeide	106.	2.			2150.	29.
5. Vogn-Afdelingen:						
Lønninger til Reenholdelse					139.	93.
6. Linien:						
Banemesteren, Løn	300.	-				
14 Formænd „	2057.	90.				
28 Skinnelæggere „	3473.	31.				
1 Brotømmermand „	158.	102.				
2 Grindvogtere „	60.	-				
Extra-Arbeide ved Tælehugning og Sneskufning	360.	27.			6410.	10.
			Tilsammen		19626.	27.

Oplysninger om Passageerbefordringen.

			Spd.	Sk.
Med de ordinaire Train er befordret	161148 Passagerer	med Indtægt	23385.	30.
Med Extratrain —	1254 —	- —	200.	-
Som Excess (Indtægt for længere Befordring eller bedre Klasse end Billetten lyder paa o. d. l.) er indkommet			192.	89.
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet	162402 Passagerer	med Indtægt	23777.	119.

Efterstaaende Tabel vil vise Antallet af Passagerer, som med de ordinaire Train ere befordrede mellem de forskjellige Stationer:

Fra	Klasse.	Til												Total.
		Drammen.	Gulskogen.	Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.	Skjærdalen.	Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	
Drammen.	1		105	541	2073	110	429	1285	116	16	454	126	278	5533
	2		825	5129	14308	3382	3130	4235	578	469	1248	494	1297	35095
			930	5670	16381	3492	3559	5520	694	485	1702	620	1575	40628
Gulskogen.	1	74		60	254	4	30	113	18	1	27	36	22	639
	2	595		1203	3760	679	816	926	175	32	47	99	66	8398
		669		1263	4014	683	846	1039	193	33	74	135	88	9037
Mjøndalen.	1	457			68		12	11			3		7	558
	2	10684			4066	424	240	160	8	17	26	12	49	15686
		11141			4134	424	252	171	8	17	29	12	56	16244
Hougsund.	1	2197		46		8	37	221	14	3	95	5	36	2662
	2	22099		3039		1151	1253	978	79	87	233	38	228	29185
		24296		3085		1159	1290	1199	93	90	328	43	264	31847
Skotselven.	1	37		1	8		4	2						52
	2	4527		374	1095		607	431	18	8	35	14	48	7157
		4564		375	1103		611	433	18	8	35	14	48	7209
Aamot.	1	349		10	46	12		92	15	1	18	4	6	553
	2	6692		223	1276	575		1333	147	26	89	14	96	10471
		7041		233	1322	587		1425	162	27	107	18	102	11024
Vikersund.	1	936		5	194		121		149	3	123	28	65	1624
	2	6894		148	900	352	1235		637	339	649	156	229	11539
		7830		153	1094	352	1356		786	342	772	184	294	13163
Skjærdalen.	1	65			17		11	151		2	76	9	16	347
	2	1069		16	115	17	132	663		319	1100	94	83	3608
		1134		16	132	17	143	814		321	1176	103	99	3955
Ask.	1	19			2		1	11	9		28	3	4	77
	2	518		17	87	6	29	285	435		1834	212	94	3517
		537		17	89	6	30	296	444		1862	215	98	3594
Hønefos.	1	457		2	69		7	111	50	47		151	210	1104
	2	1938		23	253	45	89	672	1244	1695		2839	3253	12051
		2395		25	322	45	96	783	1294	1742		2990	3463	13155
Heen.	1	68			1		6	4	2	4	101		53	239
	2	690		13	29	14	14	136	94	216	2167		681	4054
		758		13	30	14	20	140	96	220	2268		734	4293
Randsfjord.	1	265		6	26	3	2	50	27	1	227	76		683
	2	1853		48	200	50	100	234	71	99	2999	662		6316
		2118		54	226	53	102	284	98	100	3226	738		6999
Total.	1	4924	105	671	2758	137	660	2051	400	78	1152	438	697	14071
	2	57559	825	10233	26089	6695	7645	10053	3486	3307	10427	4634	6124	147077
		62483	930	10904	28847	6832	8305	12104	3886	3385	11579	5072	6821	161148

Tabel,

der viser, hvorledes de ordinaire Train have været besatte med Passagerer mellem de forskjellige Stationer.

	Antal Passagerer.		Antal Personmile.		Antal Passagerer.	
	I Retningen				I Gjennemsnit pr. Train.	
	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.
Mellem Drammen og Gulskogen	40628	62483	46578	61948	56	86
— Gulskogen - Mjøndalen	48066				66	
— Mjøndalen - Hougsund	46236	54644	23118	27322	63	77
— Hougsund - Skotselven	26173	31581	23556	28423	36	43
— Skotselven - Aamot	21582	26613	10791	13306	30	37
— Aamot - Vikersund	16865	19177	15178	17259	23	26
— Vikersund - Skjærdalen	9456	10709	12293	13922	13	15
— Skjærdalen - Ask	9201	10385	6441	7270	13	14
— Ask - Hønefos	10053	11028	5026	5514	14	15
— Hønefos - Heen	10421	9820	6253	5892	14	13
— Heen - Randsfjorden . . .	6821	6999	7503	7699	9	10

Anm. Antallet af de ordinaire Passageertrain have i Driftsaaret udgjort:

I Retning Op . . . . . 730.

- — Ned . . . . . 729.

Fordelingen af de med de ordinaire Passageertrain befordrede 161148 Personer og de med Extratrain befordrede 1254 Personer paa de forskjellige Vognklasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling etc. sees af omstaaende Tabel:

	1ste Klasse.			2den Klasse.			
	Lukkede Vogne.	Halvaabne Vogne.	Tilsammen.	Passageer-vogne.	Passageer- & Gods-vogne.	Tilsammen.	Tilsammen for begge Klasser.
Antal befordrede Passagerer med de ordinaire Passageertrain			14071			147077	161148
Antal befordrede Passagerer med Extratrain			24			1230	1254
Tilsammen . . .			14095			148307	162402
Antal Personmile med de ordinaire Passageertrain			38714			306578	345292
- — - Extratrain			58			9840	9898
Tilsammen . . .			38772			316418	355190
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde, 8 Mile .			4847			39552	44399
Hver Person har i Gjennemsnit reist . . . . . Mile			2.8			2.1	2.2
Antal benyttede Vogne	1651	203	1854	5802	18	5820	7674
— Pladse	52832	4872	57704	162456	504	162960	220664
— Vognmile	11531.9	1506.1	13038.0	27922.6	105.0	28027.6	41065.6
— Pladsmile	369021	36146	405167	781833	2940	784773	1189940
Enhver Vogn rummer Personer	32	24	31.1	28	28	28	28.8
— — i Gjennemsnit besat med Passagerer			3.0			11.3	8.6
Procent af Vognenes Pladse benyttede			9.6			40.4	30.0
Vægten af en Vogn i Centner	95.5	76	93.3	81	76	81.0	84.9
Vognenes Centnermile	1101296	114464	1215760	2261731	7980	2269711	3485471
Hver Person antages at veie 1½ Cent., giver Centnermile . . .			58158			474627	532785
Samlede Brutto-Centnermile			1273918			2744338	4018256
Gjennemsnitl. Vognvægt for hver befordret Person, . . . Ct.			31.4			7.2	9.8
Nettolasten i Procent af Bruttolasten			4.6			17.3	13.2
Gjennemsnitlig Vægt af hver belastet Vogn, ... Ct.			97.7			97.9	97.8
			Spd. Sk.			Spd. Sk.	Spd. Sk.
Indtægt af hver Klasse med de ordinaire Passageertrain .			4827. -			18558. 30.	23385. 30.
— - - — - Extratrain			30. -			170. -	200. -
Tilsammen . . .			4857. -			18728. 30.	23585. 30.
Indtægt af hver Vogn, befordret 1 Miil			44.7			79.5	68.3
— - - Passageer med de ordinaire Passageertrain .			41.2			15.1	17.4
— - - Passageer med Extratrain			1. 30.0			16.6	19.2
I Gjennemsnit . . .			41.3			15.2	17.4
Indtægt af hver Passageer med de ordinaire Passageertrain, befordret 1 Miil			15.0			7.2	8.1
Indtægt af hver Passageer med Extratrain, befordret 1 Miil .			62.1			2.1	2.4
I Gjennemsnit . . .			15.0			7.1	8.0
Antal Personer med hver Klasse i Procent af det samlede Antal med de ordinaire Train			8.7			91.3	100.0
- Extratrain			1.9			98.1	100.0
I Gjennemsnit . . .			8.7			91.3	100.0
Indtægt af hver Klasse i Procent af den samlede Indtægt for Passagerer med de ordinaire Train			20.6			79.4	100.0
- — - Extratrain			15.0			85.0	100.0
I Gjennemsnit . . .			20.6			79.4	100.0

Oplysninger om

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede

Løbe-No.	Varernes Art.		Til Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.	Skjærdalen.
1	Been, raa	Vogne	—	—	—	6.	—	—
2	Brænde og Baghun	Do.	—	—	1.	—	—	—
3	Brændeviin	Centner	—	174.50	9.70	179.20	1042.65	1.95
4	Brød	Do.	34.75	3.14	34.50	58.40	215.05	246.60
5	Cinders	Vogne	—	—	—	17.	1.	75.
6	Do.	Centner	—	—	—	—	41.90	—
7	Flasker, ledige	Do.	—	—	—	1.80	2.00	—
8	Foustager, tomme	Potter	—	11110.	—	15730.	4800.	—
9	Flyttegods	Vogne	1.	2.	—	1.	3.	1.
10	Glasvarer	Centner	1.90	26.40	1.70	42.15	46.85	8.30
11	Jernvarer	Do.	26.10	521.80	176.65	108.35	553.27	112.10
12	Kalk	Vogne	—	—	—	—	1.	—
13	Kasser, ledige	Do.	—	—	—	—	—	—
14	Kjød	Centner	11.50	6.42	0.40	15.40	67.90	2.80
15	Korn	Tønder	71½	4434½	556¾	2422¼	2694.	182½
16	Kul	Vogne	—	20.	—	9.	16.	23.
17	Do.	Centner	1.00	775.00	33.00	94.45	6.00	51.50
18	Leer	Vogne	—	—	—	—	—	—
19	Malm	Do.	—	—	—	—	—	—
20	Maskingods	Do.	1.	—	—	—	—	—
21	Melk	Centner	—	—	1.50	—	—	—
22	Poteter	Vogne	—	—	—	—	4.	—
23	Do.	Tønder	16½	37.	34.	18¼	26½	35.
24	Salt	Do.	25¼	932¾	224.	1148½	2060¼	146¾
25	Sand	Vogne	—	—	—	—	—	—
26	Sild	Tønder	32¾	350.	128.	437½	983¼	87¼
27	Skinner	Vogne	—	152.	—	—	—	—
28	Skrabjern	Do.	—	—	1.	—	—	—
29	Smør	Centner	10.80	13.00	—	0.70	5.40	3.10
30	Steen, Muur- og Tagsteen	Vogne	—	4.	—	—	—	1.
31	Trælast: Planker	Do.	—	1.	—	1.	—	—
32	Trælast: Bord	Do.	—	—	—	1.	—	—
33	Trælast: Fiirkantet Tømmer	Do.	—	—	—	—	—	—
34	Trælast: Stav	Do.	—	—	—	—	—	—
35	Øl	Centner	228.35	13.15	264.75	234.05	613.45	8.65
36	Diverse Varer A. 1ste Klasse	Do.	275.13	3098.68	269.04	1461.55	4073.01	351.48
37	Diverse Varer A. 2den Do.	Do.	219.70	1980.93	202.26	685.33	1515.48	282.35
38	Diverse Varer A. 3die Do.	Do.	69.90	1457.91	89.30	430.00	1148.85	146.30
39	Diverse Varer B. 1ste Do.	Tønder	356.	2005¼	605.	842.	2682.	174½
40	Diverse Varer B. 2den Do.	Do.	47¼	335¼	59¼	88½	196.	6½
41	Diverse Varer C. 1ste Do.	Kubikf.	112.	1053.	170.	525.	950.	165.
42	Diverse Varer C. 2den Do.	Do.	56.	619.	284.	1208.	984.	212.
43	Fragtfrit Gods	Vogne	—	1.	2.	—	33.	1.
44	Do. Do.	Centner	2.50	17.00	9.50	10.60	32.20	0.40
		Tilsammen	2240.13	43969.23	5171.80	18703.88	35879.01	12868.78

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Godsbefordringen.

paa Jernbanen fra Drammen og Gulskogen til de forskjellige Stationer.

Ask.	Hønefos.	Heen.	Rands-fjord.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	6.	Vogne à 80 Centner.	480.00	1
—	—	—	—	1.	Do. à 100 Do.	100.00	2
0.90	749.30	342.30	202.50	2703.00	Centner.	2703.00	3
5.30	12.20	3.40	43.64	656.98	Do.	656.98	4
—	43.	—	—	136.	Vogne à 100 Centner.	13600.00	5
—	—	—	8.00	49.90	Centner.	49.90	6
—	—	—	—	3.80	Do.	3.80	7
—	—	—	173235.	204875.	Potter (200 = 1 Centner).	1024.38	8
—	1.	—	—	9.	Vogne à 60 Centner.	540.00	9
—	30.10	23.70	133.25	314.35	Do.	314.35	10
0.90	72.00	177.65	314.90	2063.72	Do.	2063.72	11
—	—	4.	—	5.	Vogne à 100 Centner.	500.00	12
—	—	—	2.	2.	Do. à 60 Do.	120.00	13
—	10.75	0.36	20.64	136.17	Centner.	136.17	14
53.	1374.	668.	551¾	13008¼	Tønder à 2 Centner.	26016.50	15
1.	14.	36.	10.	129.	Vogne à 100 Centner.	12900.00	16
59.50	34.70	154.50	78.30	1287.95	Centner.	1287.95	17
—	—	—	8.	8.	Vogne à 100 Centner.	800.00	18
—	1.	—	—	1.	Do. à 100 Do.	100.00	19
—	—	6.	1.	8.	Do. à 100 Do.	800.00	20
—	—	—	—	1.50	Centner.	1.50	21
—	—	—	—	4.	Vogne à 100 Centner.	400.00	22
½	11¼	2½	5.	186½	Tønder à 2 Centner.	373.00	23
30¼	1193.	552¼	2499.	8812.	Do. à 3 Do.	26436.00	24
—	—	—	52.	52.	Vogne à 100 Do.	5200.00	25
38½	722¾	526½	1700¾	5007¼	Tønder à 3 Do.	15021.75	26
—	—	—	—	152.	Vogne à 100 Do.	15200.00	27
—	—	—	—	1.	Do. à 100 Do.	100.00	28
—	1.80	3.00	6.00	43.80	Centner.	43.80	29
—	1.	5.	—	11.	Vogne à 100 Do.	1100.00	30
—	—	2.	—	4.	Do. à 115 Do.	460.00	31
—	—	—	—	1.	Do. à 115 Do.	115.00	32
—	—	2.	—	2.	Do. à 115 Do.	230.00	33
—	—	—	1.	1.	Do. à 100 Do.	100.00	34
—	3.40	—	27.85	1393.65	Centner.	1393.65	35
45.05	1397.06	1476.45	2715.77	15163.22	Do.	15163.22	36
4.90	962.21	379.30	1305.80	7538.26	Do.	7538.26	37
18.80	668.10	759.40	2340.70	7129.26	Do.	7129.26	38
20½	811.	1620¼	2312¼	11428¾	Tønder à 2 Centner.	22857.50	39
½	23.	38.	120½	915.	Do. à 2 Do.	1830.00	40
66.	280.	212.	275.	3808.	Kubikfod (4 = 1 Do.)	952.00	41
88.	767.	376.	744.	5338.	Do. (4 = 1 Do.)	1334.50	42
—	—	—	19.	56.	Vogne à 100 Centner.	5600.00	43
8.10	—	21.20	7.00	108.50	Centner.	108.50	44
637.20	20349.12	16942.01	36123.53			192884.69	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede

Løbe-No.	Varernes Art.			Fra Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.	Skjærdalen.
1	Bark, raa		Vogne	—	—	—	—	—	—
2	Brænde og Baghun		Do.	1.	2.	9.	15.	2.	4.
3	Brændeviin		Centner	—	—	—	—	—	—
4	Brød		Do.	1.70	—	1.30	7.00	—	—
5	Flasker, ledige		Do.	56.00	26.50	125.90	126.80	372.50	7.50
6	Flyttegods		Vogne	—	—	—	—	1.	1.
7	Foustager, tomme		Potter	—	1400.	500.	6.	44935.	160.
8	Glasvarer		Centner	—	—	—	1.00	—	—
9	Hø og Halm		Do.	—	—	—	—	—	400.00
10	Jernvarer		Do.	—	2.35	306.55	3.00	52.90	31.10
11	Kalk		Vogne	1.	—	—	—	—	—
12	Kjød		Centner	2.45	8.40	45.95	36.05	47.60	22.50
13	Korn		Tønder	—	5.	4.	6.	14¾	153½
14	Leer		Vogne	—	—	—	—	—	—
15	Malm		Do.	—	13.	—	—	—	83.
16	Melk		Centner	18.22	1146.23	754.25	3227.86	1215.15	455.00
17	Ost		Do.	—	1.15	0.95	262.05	122.75	6.80
18	Poteter		Vogne	—	—	—	—	—	—
19	Do.		Tønder	½	48.	37½	76.	86⅝	9.
20	Redskaber		Vogne	—	3.	—	—	—	10.
21	Sand		Do.	14.	—	—	—	—	—
22	Saugflis		Do.	—	—	—	—	—	—
23	Sild		Tønder	—	3.	—	—	—	—
24	Skinner		Vogne	—	—	—	—	—	—
25	Smør		Centner	—	24.39	1.60	214.25	386.20	3.00
26	Muur- og Tagsteen		Vogne	25	4.	—	—	—	—
27	Tagflis		Do.	—	—	—	—	—	—
28	Trælast	Battens	Vogne	—	143.	256.	124.	480.	4.
29		Planker	Do.	—	73.	—	—	7.	27.
30		Bjælker	Do.	—	—	—	—	—	—
31		Bord	Do.	—	13.	29.	1.	23.	—
32		Fiirkantet Tømmer	Do.	2.	2.	—	—	35.	—
33		Kult, Pitprops	Do.	—	—	2.	—	—	—
34		Rundt Tømmer	Do.	—	8.	—	—	6.	—
35		Splitved	Do.	—	—	—	—	—	—
36		Stav	Do.	—	—	—	—	—	—
37		Stik og Spirer	Do.	—	—	—	—	—	—
38	Øl		Centner	—	—	0.90	6.80	—	—
39	Diverse Varer A	1ste Klasse	Do.	15.07	483.60	99.42	957.13	927.56	50.92
40		2den Do.	Do.	14.15	78.42	15.90	496.10	287.40	32.60
41		3die Do.	Do.	119.95	466.20	58.50	711.05	391.10	119.35
42	B.	1ste Klasse	Tønder	6¾	99.	20½	96.	140.	1.
43		2den Do.	Do.	7¼	14.	6.	12.	—	—
44	C.	1ste Klasse	Kubf.	19½	409⅚	78.	328.	573½	36⅓
45		2den Do.	Do.	229.	506.	814.	568.	1327.	183.
46	Fragtfrit Gods		Vogne	—	3.	6.	7.	—	4.
47	Do.		Centner	—	3.20	—	—	—	12.00
			Tilsammen	4648.67	32802.40	36277.72	23228.22	68610.71	15248.40

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

paa Jernbanen til Drammen og Gulskogen fra de forskjellige Stationer.

Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	1.	—	—	1.	Vogne à 60 Centner.	60.00	1
—	—	6.	29.	68.	Do. à 100 Do.	6800.00	2
—	—	—	3976.20	3976.20	Centner.	3976.20	3
0.20	9.00	—	143.70	162.90	Do.	162.90	4
1.30	30.73	23.70	41.00	811.93	Do.	811.93	5
1.	—	—	—	3.	Vogne à 60 Centner.	180.00	6
—	21299½	6845.	6775.	81920½	Potter (200 = 1 Centner).	409.60	7
—	—	—	3495.00	3496.00	Centner.	3496.00	8
4.06	1.10	—	—	405.16	Do.	405.16	9
1.24	21.35	8.10	139.55	566.14	Do.	566.14	10
—	—	—	—	1.	Vogn à 100 Centner.	100.00	11
16.51	77.20	19.50	177.40	453.56	Centner.	453.56	12
2.	228⅛	2.	2½	417⅞	Tønder à 2 Centner.	835.75	13
—	—	—	1.	1.	Vogn à 100 Centner.	100.00	14
—	—	—	1.	97.	Vogne à 100 Do.	9700.00	15
5.65	3.60	—	63.70	6889.66	Centner.	6889.66	16
3.06	57.75	24.20	92.80	571.51	Do.	571.51	17
—	—	—	3.	3.	Vogne à 100 Centner.	300.00	18
½	32.	—	153.	443⅛	Tønder à 2 Do.	886.25	19
—	4.	—	—	17.	Vogne à 100 Do.	1700.00	20
—	—	—	1.	15.	Do. à 100 Do.	1500.00	21
—	—	—	3.	3.	Do. à 60 Do.	180.00	22
¼	9.	—	½	12¾	Tønder à 3 Do.	38.25	23
20.	1.	—	—	21.	Vogne à 100 Do.	2100.00	24
1.30	29.85	66.90	475.13	1202.72	Centner.	1202.72	25
—	—	—	—	29.	Vogne à 100 Centner.	2900.00	26
—	—	—	3.	3.	Do. à 60 Do.	180.00	27
67	53.	220.	424.	1771.	Do. à 115 Do.	203665.00	28
23	35.	243.	180.	588.	Do. à 115 Do.	67620.00	29
—	—	7.	44.	51.	Do. à 115 Do.	5865.00	30
2.	24.	24.	89.	205.	Do. à 115 Do.	23575.00	31
26.	6.	14.	165.	250.	Do. à 115 Do.	28750.00	32
5.	—	—	2.	9.	Do. à 115 Do.	1035.00	33
2.	—	—	20.	36.	Do. à 115 Do.	4140.00	34
—	—	—	28.	28.	Do. à 100 Do.	2800.00	35
—	1.	—	75.	76.	Do. à 100 Do.	7600.00	36
3.	—	—	—	3.	Do. à 115 Do.	345.00	37
—	9.90	—	55.80	73.40	Centner.	73.40	38
14.75	170.79	130.32	717.05	3566.61	Do.	3566.61	39
1.10	78.25	53.90	159.90	1217.72	Do.	1217.72	40
—	148.70	5.30	101.30	2121.45	Do.	2121.45	41
—	18½	¾	55¾	438¼	Tønder à 2 Centner.	876.50	42
—	—	—	—	39¼	Do. à 2 Do.)	78.80	43
36.	276⅓	97.	583½	2438.	Kubikfod (4 = 1 Centner).	609.50	44
6.	837.	31.	443.	4944.	Do. (4 = 1 Do.)	1236.00	45
5.	2.	33.	11.	71.	Vogne à 100 Centner.	7100.00	46
—	25.00	—	2.00	42.20	Centner.	42.20	47
17345.42	16062.30	62723.64	131875.03			408822.51	

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa

Løbe-No.	Varernes Art.		Mjøndalen.	Hougsund.		Skotselven.		Aamot.		Vikersund.		Skjærdalen.	
			Op.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.
1	Been, raa	Vogne	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Brænde og Baghun .	Do.	—	—	1.	—	—	—	1.	—	—	—	—
3	Brændeviin	Centner	—	—	—	—	—	—	—	8.00	—	—	—
4	Brød	Do.	10.95	17.45	3.50	—	—	2.76	—	—	—	—	—
5	Flasker, ledige . . .	Do.	—	—	—	—	1.80	—	2.10	196.00	1.60	52.90	—
6	Flyttegods	Vogne	—	3.	—	1.	—	—	—	—	—	—	—
7	Foustager, tomme . .	Potter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Glasvarer	Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Jernvarer	Do.	—	15.95	—	0.95	—	2.90	—	1.40	2.50	—	8.70
10	Kalk	Vogne	—	3.	—	—	—	3.	—	—	—	—	—
11	Kjød	Centner	—	—	—	—	0.60	—	—	1.70	—	—	—
12	Korn	Tønder	7.	90⅝	1½	20.	4.	13.	17.	14⅛	71⅞	60¾	32¾
13	Kul	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Do.	Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Maskingods	Vogne	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Melk	Centner	—	—	0.30	—	—	—	—	0.25	—	0.70	—
17	Ost	Do.	—	—	—	—	—	0.50	3.60	4.40	12.10	—	2.30
18	Poteter	Tønder	5.	9¾	—	½	1.	5.	21.	8¼	14.	¼	3.
19	Redskaber	Vogne	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	5.
20	Salt	Tønder	—	2.	—	—	—	1.	1.	12⅞	—	—	—
21	Sild	Do.	1⅛	3.	—	—	—	—	—	8.	—	—	—
22	Skinner	Vogne	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Smør	Centner	—	—	—	—	—	2.40	9.10	2.00	—	0.20	0.20
24	Steen, Muur- og Tagsteen	Vogne	14.	9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Do., huggen . . .	Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	1.	—	—
26	Trælast: Battens	Do.	—	—	—	—	—	—	—	2.	—	2.	—
27	Trælast: Planker	Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.	—
28	Trælast: Bord	Do.	—	—	—	—	—	—	1.	1.	—	8.	—
29	Trælast: Fiirkantet Tømmer	Do.	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Trælast: Kort Sleepers .	Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.
31	Trælast: Kult, Pitprops .	Do.	—	—	—	—	—	—	—	1.	—	—	—
32	Trælast: Birkekub . . .	Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Trælast: Rundt Tømmer .	Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Øl	Centner	—	7.40	1.80	—	—	2.80	—	—	—	—	—
35	Diverse Varer A. 1ste Klasse . .	Do.	18.82	143.14	2.44	14.65	8.78	32.39	14.40	98.46	33.87	9.73	7.64
36	Diverse Varer A. 2den Do. . .	Do.	18.55	52.30	11.10	14.30	0.60	87.70	94.60	3.20	29.50	7.90	37.50
37	Diverse Varer A. 3die Do. . .	Do.	24.50	178.40	—	33.00	6.60	44.60	6.35	55.60	36.30	18.80	4.10
38	Diverse Varer B. 1ste Klasse . .	Tønder	37⅞	394½	34¼	23½	3.	94.	72.	3.	19½	—	—
39	Diverse Varer B. 2den Do. . .	Do.	85½	4½	1.	1½	2½	12.	2.	½	1.	—	—
40	Diverse Varer C. 1ste Klasse . .	Kubf.	14.	216.	15.	—	18.	60.	12.	137.	19.	10⅓	39.
41	Diverse Varer C. 2den Do. . .	Do.	157.	571.	40.	110.	50.	171.	40.	58.	209.	183.	362.
42	Fragtfrit Gods . . .	Vogne	5.	8.	2.	8.	—	10.	4.	—	—	4.	8.
43	Do. . . .	Centner	12.00	7.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Tilsammen	2401.70	4207.34	406.39	1041.40	56.38	1784.80	985.15	994.13	485.62	2040.76	1832.19

Jernbanen mellem de forskjellige Stationer, undtagen Drammen og Gulskogen.

Ask.		Hønefos.		Heen.		Rands-fjord.	Tilsammen.			Reduceret til Centner.		Løbe-No.
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.		Op.	Ned.	
—	—	—	—	—	—	2.	1.	2.	Vogne à 80 Centner.	80.00	160.00	1
3.	—	4.	—	—	18.	8.	7.	28.	Do. à 100 Do.	700.00	2800.00	2
—	—	27.75	5.35	—	4.00	—	35.75	9.35	Centner.	35.75	9.35	3
0.28	—	256.55	90.88	—	—	2.30	287.99	96.68	Do.	287.99	96.68	4
93.70	—	—	—	—	234.30	1011.00	342.60	1250.80	Do.	342.60	1250.80	5
—	—	1.	—	—	—	1.	5.	1.	Vogne à 60 Centner.	300.00	60.00	6
50.	—	—	—	—	—	—	50.	—	Potter (200 = 1 Centner).	0.25	—	7
—	—	0.60	—	—	—	25.75	0.60	25.75	Centner.	0.60	25.75	8
10.99	7.22	41.20	21.55	—	0.70	66.60	73.39	106.77	Do.	73.39	106.77	9
—	—	—	—	—	—	—	6.	—	Vogne à 100 Centner.	600.00	—	10
0.30	—	1.20	5.10	—	8.30	2.30	3.20	16.30	Centner.	3.20	16.30	11
22⅝	131⅞	183⅞	68⅝	—	9½	145¾	412.	482⅝	Tønder a 2 Centner.	824.00	965.25	12
1.	—	—	—	—	1.	—	1.	1.	Vogne à 100 Do.	100.00	100.00	13
—	—	105.60	27.80	—	30.00	—	105.60	57.80	Centner.	105.60	57.80	14
—	—	—	—	—	—	—	1.	—	Vogne à 100 Centner.	100.00	—	15
0.70	0.10	—	0.40	—	—	0.30	1.65	1.10	Centner.	1.65	1.10	16
—	—	0.80	2.20	—	15.60	12.40	5.70	48.20	Do.	5.70	48.20	17
8½	—	17⅜	49¾	—	7½	50.	54⅝	146¼	Tønder à 2 Centner.	109.25	292.50	18
—	4.	—	7.	—	10.	10.	1.	36.	Vogne à 100 Do.	100.00	3600.00	19
—	—	37⅝	23¼	2.	—	—	55½	24¼	Tønder à 3 Do.	166.50	72.75	20
1.	1.	60.	10⅝	—	—	¼	73⅛	11⅞	Do. à 3 Do.	219.37	35.62	21
1.	—	—	1.	—	—	—	2.	1.	Vogne a 100 Do.	200.00	100.00	22
—	—	1.25	4.20	—	18.70	10.86	5.85	43.16	Centner.	5.85	43.16	23
18.	2.	—	—	—	—	16.	41.	18.	Vogne à 100 Do.	4100.00	1800.00	24
—	—	—	—	—	—	—	—	1.	Do. à 100 Do.	—	100.00	25
—	—	2.	—	—	1.	—	6.	1.	Do. à 115 Do.	690.00	115.00	26
—	—	—	1.	—	—	—	2.	1.	Do. à 115 Do.	230.00	115.00	27
1.	—	5.	—	—	2.	—	15.	3.	Do. à 115 Do.	1725.00	345.00	28
—	—	—	—	—	1.	—	1.	1.	Do. à 115 Do.	115.00	115.00	29
—	—	—	—	—	6.	4.	—	13.	Do. à 100 Do.	—	1300.00	30
—	—	—	—	—	—	—	1.	—	Do. à 115 Do.	115.00	—	31
—	—	—	—	—	—	31.	—	31.	Do. à 100 Do.	—	3100.00	32
—	1.	—	3.	—	5.	7.	—	16.	Do. à 115 Do.	—	1840.00	33
—	—	2161.40	760.40	—	—	—	2171.60	762.20	Centner.	2171.60	762.20	34
9.91	2.15	267.49	121.18	9.29	48.90	173.06	604.08	412.42	Do.	604.08	412.42	35
5.45	1.65	170.21	162.75	2.35	34.48	27.50	361.96	399.68	Do.	361.96	399.68	36
8.20	0.50	125.55	53.10	4.00	137.55	269.45	492.65	513.95	Do.	492.65	513.95	37
3½	1.	414.	56⅜	—	1.	17.	970⅜	204⅛	Tønder à 2 Centner.	1940.75	408.25	38
1.	—	33.	20¼	—	4.	—	138.	30¾	Do. à Do.	276.00	61.50	39
9.	5.	83.	223.	—	16.	874.	529⅓	1221.	Kubikfod (4 = 1 Centner).	132.33	305.25	40
182.	116.	1372.	728.	60.	102.	673.	2864.	2320.	Do. (4 = 1 Do.)	716.00	580.00	41
6.	10.	1.	1.	2.	20.	18.	44.	63.	Vogne à 100 Centner.	4400.00	6300.00	42
16.00	—	—	—	—	0.10	—	35.20	0.10	Centner.	35.20	0.10	43
3282.78	2025.62	6477.73	3344.39	236.64	7141.13	12139.52	22467.28	28416.39		22467.28	28416.39	

Af disse Tabeller vil sees, at Vægten af den i Driftsaaret transporterede samlede Varemasse har været 652591 Centner, hvoraf i Retning op 215352 Centner og i Retning ned 437239. Transporten af Varer har altsaa været 2.03 saa stor i Retning til som fra Drammen.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet at udgjøre 4480 Centner i Retning op og 355125 Centner i Retning ned. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa tilsammen udgjort 55.1 % af den samlede befordrede Godsvægt, særskilt i Retning op 2.1 % og i Retning ned 81.2 %.

Vægten af det øvrige Gods udgjør 292986 Centner, hvoraf 210872 Centner i Retning op og 82114 Centner i Retning ned. Af andre Varer end Trælast er der altsaa befordret 2.6 Gange saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 231 Voiturer og 1279 levende Dyr.

Tabel

over læssede Vogne, som ere førte mellem Stationerne.

Fra Stationerne.	Til Stationerne.												Tilsammen.
	Drammen.	Gulskogen.	Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.	Skjærdalen.	Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	
Drammen	-	1*)	10	582	32	214	531	102	10	258	250	568	2558
Gulskogen	144	-	1	13	2	50	209	12	-	2	7	22	462
Mjøndalen	75	-	-	4	-	-	4	2	-	2	17	1	105
Hougsund	327	6	2	-	4	8	21	2	2	9	12	6	399
Skotselven	311	4	-	2	-	1	1	1	1	1	2	-	324
Aamot	310	2	2	6	5	-	6	4	1	1	7	7	351
Vikersund	999	10	14	43	7	13	-	9	3	11	23	19	1151
Skjærdalen	121	5	6	5	3	2	11	-	4	8	8	5	178
Ask	100	5	1	12	2	2	46	4	-	9	17	2	200
Hønefos	152	2	1	10	-	2	10	2	6	-	71	49	305
Heen	520	1	5	10	6	23	12	7	19	32	-	6	641
Randsfjord	1280	-	5	9	3	17	29	6	18	35	86	-	1488
Tilsammen	4339	36	47	696	64	332	880	151	64	368	500	685	8162

*) Pukerud.

Multipliceres ethvert af disse Tal med Afstanden mellem vedkommende Stationer, erholdes Vognmilenes Antal. Paa samme Maade er Vognmilenes Antal for de tomme Vogne beregnet.

Vognmilenes Antal have udgjort:

Læssede Vogne	8162	med 37609.3	Vognmile.
Tomme Do.	4177	- 15860	Do.
Tilsammen	12339	med 53469.3	Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 6684, hvoraf læssede 4701 og tomme 1983.

Af de 8162 læssede Vogne er 4916 bevægede i Retning ned og 3246 i Retning op.

Antallet af Vogne, hvorpaa er fremført Trælast og Brænde, har været 3226, hvoraf 3185 i Retning ned og 41 i Retning op.

Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 39.5 % af samtlige Vogne og særskilt i Retning ned 64.8 %, i Retning op 1.3 %.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 4936, hvoraf 1731 i Retning ned og 3205 i Retning op.

Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 1.8 Gange saa stor i Retning op som i Retning ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 4177, hvoraf 1046 i Retning ned og 3131 i Retning op.

Omstaaende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gjennemløbne Mile o. s. v.

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

	Med Trælast og Brænde.					
	18 Fod lange Tømmer-Vogne.	24 Fod lange Tømmer-Vogne.	Lav-Kasse-Vogne.	Høi-Kasse-Vogne.	Halv-aabne Vogne.	Tilsammen.
Antal Vogne op	2.	30.		9.		41.
Antal Vogne ned	783.	2185.	4.	149.	64.	3185.
Tilsammen Vogne	785.	2215.	4.	158.	64.	3226.
Antal Vognmile op	6.2	61.0		21.6		88.8
Antal Vognmile ned	3578.4	12572.1	24.4	892.4	428.2	17495.5
Tilsammen Vognmile	3584.6	12633.1	24.4	914.0	428.2	17584.3
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	3.1	2.0		2.4		2.2
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4.6	5.8	6.1	6.0	6.7	5.5
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4.6	5.7	6.1	5.8	6.7	5.4
Antal Centner op						4480.
Antal Centner ned						355125.
Tilsammen Antal Centner						359605.
Antal Centnermile op						10981.
Antal Centnermile ned						1986613.
Tilsammen Antal Centnermile						1997594.
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde op						1373.
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde ned						248327.
Tilsammen						249700.
Vognenes Vægt er . . . . . Centner	64.0	69.2	70.3	73.5	76.0	68.
Vægt af benyttede Vogne op . . . . . Do.	128.	2076.		662.		2866.
Vægt af benyttede Vogne ned . . . . Do.	50112.	151202,	281.	10952.	4864.	217411.
Tilsammen, Vægt af benyttede Vogne . . Centner	50240.	153278.	281.	11614.	4864.	220277.
Centnermile af benyttede Vogne op	397.	4221.		1588.		6206.
Centnermile af benyttede Vogne ned	229018.	869989.	1715.	65591.	32543.	1198856.
Tilsammen	229415.	874210.	1715.	67179.	32543.	1205062.
Herefter findes:						
Bruttolast i Centner op						7346.
Bruttolast i Centner ned						572536.
Tilsammen						579882.
Bruttolast i Centnermile op						17187.
Bruttolast i Centnermile ned						3185469.
Tilsammen						3202656.
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver læsset Vogn op						109.3
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver læsset Vogn ned						111.5
Tilsammen						111.5
Nettolast i Procent af Bruttolast op						
Nettolast i Procent af Bruttolast ned						
Nettolast i Procent af Bruttolast for begge Retninger						

*) foruden Vægten af Voiturer og levende Dyr.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Med andet Gods.						Tomme.						Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
18 Fod lange Tømmer-Vogne.	24 Fod lange Tømmer-Vogne.	Lav-Kasse-Vogne.	Høi-Kasse-Vogne.	Halv-aabne Vogne.	Tilsammen.	18 Fod lange Tømmer-Vogne.	24 Fod lange Tømmer-Vogne.	Lav-Kasse-Vogne.	Høi-Kasse-Vogne.	Halv-aabne Vogne.	Tilsammen.	
520.	1523.	283.	722.	157.	3205.	775.	2042.	27.	230.	57.	3131.	6377.
439.	656.	178.	381.	81.	1731.	126.	322.	143.	395.	60.	1046.	5962.
959.	2179.	461.	1103.	238.	4936.	901.	2364.	170.	625.	117.	4177.	12339.
2208.8	6841.3	1179.6	3120.4	700.3	14050.4	2620.8	8785.0	56.5	758.7	265.5	12486.5	26625.7
1909.7	1725.8	672.5	1386.0	281.6	5975.6	324.1	676.4	508.9	1592.3	271.8	3373.5	26844.6
4118.5	8567.1	1852.1	4506.4	981.9	20026.0	2944.9	9461.4	565.4	2351.0	537.3	15860.0	53470.3
4.2	4.5	4.2	4.3	4.5	4.4	3.4	4.3	2.1	3.3	4.7	4.0	4.2
4.4	2.6	3.8	3.6	3.5	3.5	2.6	2.1	3.5	4.0	4.5	3.2	4.5
4.3	3.9	4.0	4.1	4.1	4.1	3.3	4.0	3.3	3.8	4.6	3.8	4.3
					210872.							215352.
					82114.							437239.
					292986.							652591.
					921147.							932128.
					327639.							2314252.
					1248786.							3246380.
					115143.							116516.
					40955.							289282.
					156098.							405798.
64.0	69.2	70.3	73.5	76.0	68.	64.0	69.2	70.3	73.5	76.0	68.	
33280.	105392.	19895.	53067.	11932.	223566.	49600.	141306.	1898.	16905.	4332.	214041.	440473.
28096.	45395.	12513.	28004.	6156.	120164.	8064.	22282.	10053.	29033.	4560.	73992.	411567.
61376.	150787.	32408.	81071.	18088.	343730.	57664.	163588.	11951.	45938.	8892.	288033.	852040.
141363.	473418.	82926.	229349.	53223.	980279.	167731.	607922.	3972.	55764.	20178.	855567.	1842052.
122221.	119425.	47277.	101871.	21402.	412196.	20742.	46807.	35776.	117034.	20657.	241016.	1852068.
263584.	592843.	130203.	331220.	74625.	1392475.	188473.	654729.	39748.	172798.	40835.	1096583.	3694120.
					434438.						214041.	655825.
					202278.						73992.	848806.
					636716.						288033.	1504631.
					1901426.						855567.	2774180.
					739835.						241016.	4166320.
					2641261.						1096583.	6940500.
					65.8 *							66.4 *
					47.5 *							88.9 *
					59.4 *							80.2 *
												33.2
												55.5
												46.8

Tabel,

der viser, hvorledes Trainene have været belastede med Gods mellem de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

	Antal Centner.		Antal Centnermile.		Gjennemsnitligt Antal fuldtlastede Vogne pr. Dag, Gods har været ført*).	
	I Retning		I Retning		I Retning	
	op.	ned.	op.	ned.	op.	ned.
Mellem Drammen og Gulskogen	167255.82	405475.15	33451	81095	5.5	13.3
— Gulskogen - Mjøndalen	194451.76	408822.51	155562	327058	6.4	13.4
— Mjøndalen - Hougsund .	194612.62	405504.28	97306	202752	6.4	13.3
— Hougsund - Skotselven .	154755.27	380072.68	139280	342065	5.1	12.5
— Skotselven - Aamot . . .	150128.87	345206.45	75064	172603	5.0	11.3
— Aamot - Vikersund .	132360.79	322117.73	119125	289906	4.3	10.6
— Vikersund - Skjærdalen .	95340.92	257118.29	123943	334254	3.1	8.4
— Skjærdalen - Ask	83777.80	241271.68	58645	168890	2.7	8.0
— Ask - Hønefos . .	85966.62	223566.10	42983	111783	2.8	7.3
— Hønefos - Heen	68841.48	209049.11	41305	125430	2.3	6.9
— Heen - Randsfjord .	41331.26	144014.55	45464	158416	1.3	4.7

*) Ialt 305 Dage.

Sammenligning

mellem Passageerbefordringen i de forløbne 2 Driftsaar.

Fra	Antal Passagerer.					
	*1ste Driftsaar.			2det Driftsaar.		
	1ste Klasse.	2den Klasse.	Tilsammen.	1ste Klasse.	2den Klasse.	Tilsammen.
Drammen	7260	57039	64299	5533	35095	40628
Gulskogen	752	12518	13270	639	8398	9037
Mjøndalen	715	17424	18139	558	15686	16244
Hougsund	3455	30968	34423	2662	29185	31847
Skotselven	154	9553	9707	52	7157	7209
Aamot	801	11717	12518	553	10471	11024
Vikersund	1938	12638	14576	1624	11539	13163
Skjærdalen	332	4583	4915	347	3608	3955
Ask	289	4947	5236	77	3517	3594
Hønefos	2022	17290	19312	1104	12051	13155
Heen	349	3861	4210	239	4054	4293
Randsfjord	1084	10047	11131	683	6316	6999
Tilsammen	19151	192585	211736	14071	147077	161148
Tilsammen Indtægt . . . . Spd.	6532	23914	30446	4827	18558	23385
Indtægt af hver Passageer . Sk.	40.9	14.9	17.3	41.2	15.1	17.4
Indtægt pr. Personmiil . . Sk.	14.7	7.2	8.1	15.0	7.2	8.1
Hver Person har i Gjennemsnit reist Miil	2.8	2.1	2.2	2.8	2.1	2.2

*) 1ste Driftsaar omfattede Tiden fra 13de Oktober 1868 til 31te December 1869 = 14½ Maaned.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Sammenligning

mellem Godsbefordringen fra Drammen og Gulskogen i de forløbne 2 Driftsaar.

Løbe-No.	Varernes Art.			1ste Driftsaar*).	2det Driftsaar.	Løbe-No.
1	Been		Vogne	1.	6.	1
2	Brænde og Baghun		Do.	1.	1.	2
3	Brændeviin		Centner	3947.15	2703.00	3
4	Brød		Do.	1888.73	656.98	4
5	Cinders		Vogne	47.	136.	5
6	Do.		Centner	—	49.90	6
7	Flasker, ledige		Do.	21.80	3.80	7
8	Flyttegods		Vogne	12.	9.	8
9	Foustager, tomme		Potter	215425.	204875.	9
10	Glasvarer		Centner	228.10	314.35	10
11	Jernvarer		Do.	2160.43	2063.72	11
12	Kalk		Vogne	7.	5.	12
13	Kasser, ledige		Do.	4.	2.	13
14	Kjød		Centner	93.00	136.17	14
15	Korn		Tønder	28514½	13008¼	15
16	Kul		Vogne	512.	129.	16
17	Do.		Centner	1049.85	1287.95	17
18	Leer		Vogne	17.	8.	18
19	Malm		Do.	4.	1.	19
20	Maskingods		Do.	—	8.	20
21	Melk		Centner	—	1.50	21
22	Poteter		Vogne	—	4.	22
23	Do.		Tønder	177½	186½	23
24	Salt		Do.	11278.	8812.	24
25	Sand		Vogne	38.	52.	25
26	Saugfliis		Do.	1.	—	26
27	Sild		Tønder	7515¼	5007¼	27
28	Skinner		Vogne	3.	152.	28
29	Skrabjern		Do.	—	1.	29
30	Smør		Centner	61.90	43.80	30
31	Steen, huggen		Vogne	23.	—	31
32	Do., Muur- og Tagsteen		Do.	10.	11.	32
33	Trælast	Battens	Do.	6.	—	33
34		Planker	Do.	4.	4.	34
35		Bord	Do.	2.	1.	35
36		Fiirkantet Tømmer	Do.	—	2.	36
37		Rundt Tømmer	Do.	4.	—	37
38		Stav	Do.	—	1.	38
39	Øl		Centner	1549.60	1393.65	39
40	Diverse Varer A.	1ste Klasse	Do.	17655.30	15163.22	40
41		2den Do.	Do.	9108.60	7538.26	41
42		3die Do.	Do.	8840.90	7129.26	42
43	B.	1ste Klasse	Tønder	12709.	11428¾	43
44		2den Do.	Do.	2557¾	915.	44
45	C.	1ste Klasse	Kubf.	5062.	3808.	45
46		2den Do.	Do.	4588.	5338.	46
47	Transport af Dampsluppen „Tyrvi“		Vogne	3.	—	47
48	Fragtfrit Gods		Do.	137.	56.	48
49	Do.		Centner	61.60	108.50	49
			Tilsammen Centner	277353.83	192884.69	

*) 14½ Maaned.

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Sammenligning

mellem den hele Godsbefordring i de forløbne 2 Driftsaar.

Løbe-No.	Varernes Art.		Op. 1ste Driftsaar*).	Op. 2det Driftsaar.	Ned. 1ste Driftsaar*).	Ned. 2det Driftsaar.	Løbe-No.
1	Bark	Vogne	—	—	—	1.	1
2	Been, raa	Do.	2.	7.	12.	2.	2
3	Birkekub til Stav	Do.	—	—	7.	31.	3
4	Brænde og Baghun	Do.	1.	8.	83.	96.	4
5	Brændeviin	Centner	3981.05	2738.75	3404.45	3985.55	5
6	Brød	Do.	2304.47	944.97	197.71	259.58	6
7	Cinders	Vogne	49.	136.	—	—	7
8	Do.	Centner	—	49.90	—	—	8
9	Flasker, ledige	Do.	349.34	346.40	2027.98	2062.73	9
10	Flyttegods	Vogne	14.	14.	22.	4.	10
11	Foustager, tomme	Potter	217325.	204925.	131506.	81920½	11
12	Glasvarer	Centner	230.65	314.95	1646.19	3521.75	12
13	Hø og Halm	Do.	—	—	100.00	405.16	13
14	Jernvarer	Do.	2256.47	2137.11	648.98	672.91	14
15	Kalk	Vogne	11.	11.	—	1.	15
16	Kasser, ledige	Do.	4.	2.	—	—	16
17	Kjød	Centner	100.79	139.37	1082.24	469.86	17
18	Korn	Tønder	29654	13420¼	809⅜	900½	18
19	Kul	Vogne	514.	130.	—	1.	19
20	Do.	Centner	1109.25	1393.55	25.00	57.80	20
21	Leer	Vogne	17.	8.	—	1.	21
22	Malm	Do.	4.	1.	311½	97.	22
23	Maskingods	Do.	—	9.	—	—	23
24	Melk	Centner	7.00	3.15	5130.00	6890.76	24
25	Ost	Do.	1.90	5.70	306.14	619.71	25
26	Poteter	Vogne	—	4.	3.	3.	26
27	Do.	Tønder	266½	241⅛	940⅜	589⅜	27
28	Redskab	Vogne	2.	1.	13.	53.	28
29	Reenmose	Do.	—	—	8.	—	29
30	Salt	Tønder	11362⅝	8867½	12¼	24¼	30
31	Sand	Vogne	38.	52.	—	15.	31
32	Saugfliis	Do.	1.	—	2.	3.	32
33	Sild	Tønder	7608¾	5080⅜	42¼	24⅝	33
34	Skinner	Vogne	4.	154.	3.	22.	34
35	Skrabjern	Do.	—	1.	10.	—	35
36	Smør	Centner	68.37	49.65	1134.03	1245.88	36
37	Steen, huggen	Vogne	23.	—	—	1.	37
38	Do., Kvarts	Do.	4.	—	—	—	38
39	Do., Muur- og Tagsteen	Do.	140.	52.	39.	47.	39
40	Do., raa	Do.	1.	—	—	—	40
41	Tagfliis	Do.	—	—	—	3.	41
42	Trælast: Battens	Vogne	12.	6.	2006½	1772.	42
43	Trælast: Planker	Do.	9.	6.	92.	589.	43
44	Trælast: Bord	Do.	31.	16.	144.	208.	44
45	Trælast: Bjælker	Do.	—	—	—	51.	45
46	Trælast: Fiirkantet Tømmer	Do.	4.	3.	218.	251.	46
47	Trælast: Rundt Tømmer	Do.	8.	—	21.	52.	47
48	Trælast: Kort Sleepers	Do.	—	—	3.	13.	48
49	Trælast: Kult, Pitprops etc.	Do.	—	1.	3.	9.	49
50	Trælast: Splitved	Do.	—	—	—	28.	50
51	Trælast: Stav	Do.	—	1.	52.	76.	51
52	Trælast: Stik, Spirer	Do.	—	—	3.	3.	52
53	Øl	Centner	3743.80	3565.25	710.80	835.60	53
54	Diverse Varer A. 1ste Klasse	Do.	18302.32	15767.30	3861.92	3979.03	54
55	Diverse Varer A. 2den Do.	Do.	9505.39	7900.22	2618.44	1617.40	55
56	Diverse Varer A. 3die Do.	Do.	9230.22	7621.91	4295.29	2635.40	56
57	Diverse Varer B. 1ste Klasse	Tønder	13542⅝	12399⅛	569⅝	642⅜	57
58	Diverse Varer B. 2den Do.	Do.	2690¼	1053.	88½	70.	58
59	Diverse Varer C. 1ste Klasse	Kubf.	5666.	4337⅕	4536.	3659.	59
60	Diverse Varer C. 2den Do.	Do.	6537.	8202.	13702.	7264.	60
61	Transport af Dampbaaden „Tyrvi“	Vogne	3.	—	—	—	61
62	Fragtfrit Gods	Do.	160.	100.	95.	134.	62
63	Do.	Centner	66.08	143.70	62.50	42.30	63
	Tilsammen	Centner	309424.35	215351.97	351187.95	437238.90	

*) 14½ Maaned.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Sammenligning

mellem Jernbanens Indtægter og Udgifter i de forløbne 2 Driftsaar.

	Indtægter.					Udgifter.			
	1ste Drifts-aar*)		2det Driftsaar.			1ste Drifts-aar*).		2det Driftsaar.	
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.		Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Indtægt af Passagerer . . .	31084	101	23585	30	Til Direktionen	851	80	700	-
— - Excess	272	28	192	89	- Hovedkontoret	5143	94	3981	56
— - Overvægt . . .	493	12	341	46	- Stationerne	12479	28	9789	117
— - Pakker	1407	20	1490	44	- Lokomotiv-Afdelingen . .	7521	119	6953	91
— - Voiturer	153	30	105	14	- Vogn-Afdelingen . . .	2901	118	2688	93
— - levende Dyr . .	479	8	384	70	- Linien og Broerne . . .	13291	36	9454	23
— - Telegrammer . .	782	41	638	24	- Andre Udgifter	2583	77	4764	108
— - Varer	28757	117	24404	30		44773	72	38333	8
— - Posten	971	14	800	-					
Pakhuus- og Tomteleie . .	1188	77	1330	2					
Brygge- og Landtougpenge .	157	99	436	6					
Leie af Betjentbolig	25	-	30	-					
Renter	201	93	-	-					
Andre Indtægter	251	55	164	103					
Tilsammen Indtægter	66225	95	53902	98					
Udgifter	44773	72	38333	8					
Overskud	21452	23	15569	90					

Oplysninger om Lokomotivernes Drift.

I Regnskabsaaret er tilbagelagt 12260.0 Trainmile i ordinaire Train
og 268.9 Do. i extra Do.,
tilsammen 12528.9 Trainmile, ... hvortil er benyttet 13619.93 Lokomotivmile.
115.6 Do. med Sneploug, „ - — 121.30 Do.
351.0 Do. med Ballast og Fyld, „ - — 614.07 Do.

Herved bemærkes, at man ved Beregningen af Lokomitivmilene har tillagt 5 pCt. for Skiftning ved Stationerne. Lokomotivmilene ere saaledes fordeelte:

Lokomotivernes No. og Navne.	I ordinaire Train.	I extra Train.	Som assisterende Lokomotiv.	Med Sneploug.	Med Ballast, Fyld, Madjord, Steen.	Tilsammen i Regnskabsaaret.
No. 1, Halfdan	954.68	16.17	135.89	16.80	29.28	1152.82
- 2, Tryggve	3155.32	57.20	64.28	56.10	53.76	3386.66
- 3, Sigurd	2823.90	48.53	82.23	23.60	—	2978.26
- 4, Harald	1778.34	5.04	51.48	24.80	524.43	2384.09
- 5, Tjalve	2667.51	62.58	38.11	—	—	2768.20
- 6, Røskva	1478.11	96.40	104.16	—	6.60	1685.27
Tilsammen	12857.86	285.92	476.15	121.30	614.07	14355.30

*) 14½ Maaned.

Tabel,

der viser Lokomotivernes Benyttelse.

Lokomotivets No.	1.			2.			3.			4.			5.			6.			Tilsammen Dage.		
	Antal Dage.																				
	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.
Januar	—	31	—	9	22	—	—	31	—	17	12	2	9	20	2	19	10	2	54	126	6
Februar . . .	10	15	3	21	4	3	—	24	4	7	7	14	3	24	1	5	21	2	46	95	27
Marts	—	1	30	30	—	1	—	30	1	26	3	2	—	30	1	—	29	2	56	93	37
April	6	24	—	4	4	22	—	29	1	26	3	1	9	20	1	7	23	—	52	103	25
Mai	15	15	1	26	1	4	12	18	1	26	4	1	15	15	1	5	21	5	99	74	13
Juni	8	16	6	30	—	—	22	5	3	26	2	2	16	13	1	6	22	2	108	58	14
Juli	9	5	17	12	5	14	27	2	2	17	13	1	27	1	3	6	19	6	98	45	43
August	8	17	6	25	5	1	6	25		20	11	—	31	—	—	4	27	—	94	85	7
September . .	13	14	3	14	15	1	28	1	1	1	11	18	27	2	1	10	20	—	93	63	24
Oktober . . .	1	30	—	18	12	1	29	—	2	—	—	31	19	12	—	17	12	2	84	66	36
November . .	4	23	3	15	13	2	27	1	2	—	—	30	20	8	2	16	10	4	82	55	43
December . .	10	20	1	19	10	2	27	2	2	—	—	31	5	23	3	17	11	3	78	66	42
Tilsammen	84	211	70	223	91	51	178	168	19	166	66	133	181	168	16	112	225	28	944	929	317

Altsaa har:

Lokomotiv No. 1 været i Tjeneste 84 Dage, i Reserve 211 Dage og under Reparation 70 Dage, eller i Procenter af den hele Tid respektive 23.0, 578, 19.2.

I Gjennemsnit hvert af Lokomotiverne

No. 2, 3, 4 i Tjeneste 189 — - — 108 — - - Reparation 68 Dage „ 51.8, 29.6, 18.6

- 5 og 6 - — 147 — - — 197 — - - — 22 — „ 40.1, 53.8, 6.1

Sammenholdes Lokomotivmilenes Antal hermed, sees, at for hver Dag, Lokomotiverne have været benyttede, er i Gjennemsnit tilbagelagt:

Af No. 1 . . . . . 13.7 norske Mile.

- - 2, 3 og 4 . . . . . 15.4 — -

- - 5 og 6 . . . . . 15.2 — -

Til Lokomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde, 47½ Favn	19	Spd.	106	Sk.
Kul, 1857700 ℔, iberegnet Omkostninger ved Lempning, Op- og Aflæsning . .	2925	—	39	-
Rapolie, 2254¼ Pot	435	—	73	-
Talg, 900 ℔	93	—	37	-
Pudsegarn, 1127½ ℔	150	—	17	-
Hamp og Patentpakning, 275 ℔	78	—	44	-
Lampeolie, 219¾ Potter, og Væger	44	—	7	-
Diverse Pudse- og Reenholdelsessager	35	—	16	-
Tilsammen	3781	Spd.	99	Sk.

Divideres dette Beløb med Summen af tilbagelagte Trainmile, 12644.5, findes Lokomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse, Paknings-, Belysnings- og Reenholdelsesgjenstande 35.9 Skilling pr. Trainmiil; divideres med Antallet af Lokomotivmile, 13741.2, deri ikke iberegnet Ballastkjørsel, findes Omkostningerne for de nævnte Forbrugsgjenstande at have udgjort 33.0 Skilling pr. Lokomotivmiil.

Lokomotivdriftens Udgifter i det Hele have beløbet sig til 6864 Spd. 28 Sk.; altsaa pr. Trainmiil til 65.1 Sk.; pr. Lokomotivmiil 59.9 Sk.

Samtlige Jernbanens Udgifter have udgjort 38333 Spd. 8 Sk., der giver en Udgift pr. Trainmiil af 3 Spd. 3.8 Skilling.

Den samlede Vægt, som af Lokomotiverne er ført 1 Miil frem, er:

Passageervogne. Disse ere forhen fundne at udgjøre	Centnermile	3485471.
Passagerer. - - — — - —	—	532785.
Passageerstoppevogne. Disse have gjennemløbet 11662 Mile. Enhver af disse Vogne veier 93 Centner; læsset i Gjennemsnit 103 Centner	—	1201186.
Godsstoppevogne. Disse have gjennemløbet 1413.4 Mile. Enhver af disse Vogne veier 97 Centner; — læsset i Gjennemsnit 102 Centner	—	144167.
Godsvogne. Ere forhen fundne at udgjøre	—	3694120.
Gods	—	3246380.
Tilsammen have altsaa Lokomotiverne, foruden sin egen Vægt, bevæget	Centnermile	12304109.

Lokomotivernes egen Vægt med Vand og Kul er:

Lokomotiv No. 1	362 Centner.	
— - 2, 3 og 4	346 —	
— - 5 og 6	216 —	
Herefter findes Lokomotivernes Centnermile, Ballastmilene ikke medregnede,	—	4194349.
Tilsammen Brutto-Centnermile		16498458.

Divideres Trainmilenes Antal, 12644.5, i 12304109, findes i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 973 Centner, foruden Lokomotivernes egen Vægt. Divideres Lokomotivmilenes Antal, 13741.2, i 12304109, findes hvert Lokomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig 896 Centner.

Nettovægten af Passagerer og Gods bliver 4002852, hvilket i Gjennemsnit for hvert Train giver 317 Centner, og for hvert Lokomotiv 291 Centner.

Divideres de forskjellige Vognmiles Antal med Trainmilenes, findes, at med hvert Train i Gjennemsnit er befordret:

1ste Klasse lukkede Passageervogne	0.91
1ste Do. halvaabne —	0.12
2den Do. lukkede —	2.21
2den Do. halvaabne —	0.01
Stoppevogne	1.03
Godsvogne	4.23
Tilsammen i Gjennemsnit	8.51 Vogne.

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Følgende Tabel udviser Lokomotivmilenes Antal, samt Lokomotivernes Forbrug af Kul, Olie, Talg i de forskjellige Maaneder. (Ballastkjørselen udeladt).

Maaned.	Lokomotiv-Mile.	Forbrug af			Forbrug pr. Lokomotivmiil af			Antal Timer med Fyr paa.
		Kul i ℔.	Olie i Potter.	Talg i ℔.	Kul i ℔.	Olie i Potter.	Talg i ℔.	
Januar	894.80	98300	87¾	50¼	110	0.10	0.05	788½
Februar	717.42	113000	76	40¼	156	0.11	0.06	593
Marts	816.30	103800	100	55½	127	0.12	0.07	656
April	779.73	78300	102¼	57	101	0.13	0.07	599
Mai	1080.45	129900	164	68	120	0.15	0.06	1076½
Juni	1353.19	176000	238½	81¾	130	0.18	0.06	1339
Juli	1546.12	225600	309½	105¾	146	0.20	0.07	1573½
August	1546.02	186600	307¾	105½	121	0.20	0.07	1539½
September	1363.30	164300	239	84¼	121	0.18	0.06	1448¾
Oktober	1312.17	169800	218¼	79¾	129	0.17	0.06	1330½
November	1090.03	164200	186	74¼	151	0.17	0.07	1076½
December	1241.70	247900	225¼	97¾	200	0.18	0.08	1172
	13741.23	1857700	2254¼	900	135.2	0.16	0.07	13192½

Antallet af Train har været:

Passageertrain: 1 op og ned den hele Linie alle Hverdage . . . i Tiden fra 1—14 Jan. og fra 1 Mai—31 Decbr.
2 op og ned - „ - - Søn- og Helligdage - „ - „ - - - — —
1 op og ned - „ - - Do. Do. - „ - . . . . . - 15 Jan.—30 April.
1 op og ned paa Stykket Drammen—Vikersund alle Søn- og Helligdage . . . - 15 „ —30 „

Blandede Train: 1 op og ned den hele Linie alle Hverdage i Tiden . . . fra 1—14 Jan. og - 1 Mai—31 Decbr.
1 op og ned - - - - — - — . . . . . - 15 Jan.—30 April.
1 op og ned paa Stykket Drammen—Vikersund . . . . . - 15 „ —30 „

Godstrain: 1 op og ned den hele Linie alle Hverdage i Tiden fra 20 Juni til 3 Septbr. 1870, og
1 op og ned senere den 6te, 9de, 13de, 16de, 20de, 22de, 23de, 27de, 28de, 29de, 30te Septbr., samt 4de, 5te, 6te, 7de, 11te, 12te, 13de, 14de Oktober.
— 1 op og ned paa Strækningen Drammen—Heen den 18de, 19de, 20de, 21de, 25de, 28de, 31te Oktbr. samt 4de November.

Betalende Extratrain for Passagerer:
1 op og ned mellem Drammen og Randsfjord.
1 op og ned „ — - Heen.
1 op og ned „ — - Hougsund.

Ikke betalende Extratrain for Passagerer:
6 op og ned mellem Drammen og Randsfjord.
2 op og ned „ — - Vikersund.
1 op og ned „ — - Aamot.
1 op og ned „ — - Hougsund.
1 op og ned „ Hønefos - Randsfjord.

Extra Godstrain: . . . . . 1 op og ned „ Drammen - Randsfjord.
1 op og ned „ — - Skjærdalen.
4 op og ned „ — - Vikersund.
1 op og ned „ — - Gjethuus.
2 op og ned „ — - Aamot.
3 op og ned „ — - Skotselven.
3 op og ned „ — - Hougsund.
1 op og ned „ — - Mjøndalen.
1 op og ned „ Heen - Randsfjorden.
1 op og ned „ Skotselven - Vikersund.
1 op og ned „ Drammen - Pukerud.

Lokomotivernes Nyttevirkning fremgaar af nedenstaaende Tabel.

(Ballastkjørselen udeladt).

Driftsaar.	Lokomotiv-mile.	Bevægede Centnermile, Lokomotivernes egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Kulforbrug.				Last i Centner pr. Lokomotiv-miil.	Nyttevirkning pr. ℔ Kul i Centner-mile.
			Total.	Pr. Lokomotiv-miil.	Total ℔	Pr. Lokomotiv-miil. ℔	Pr. Centner-miil. ℔	Pr. Time med Fyr paa. ℔		
1ste*).	16774.7	19687275	17424	1.039	1733770	103.4	0.088	99.5	1174	11.355
2det.	13741.2	16498458	13193	0.960	1857700	135.2	0.113	140.8	1201	8.881

De væsentligste Reparationsarbeider ved Lokomotiverne i Driftsaaret have bestaaet i:

Lokomotiv No. 1.

Februar Maaned. 2 nye Bolte til Brækindretningen, 4 Brækklodse, repareret 1 Injectorrør, Slide- og Cylinderkraner.

Marts — Dreiet 3 Par Hjul, 8 Stykker nye Fjæderbolte, 4 nye Kapsler og 16 Stykker nye Gummiplader for Balancernes Fjæderbolte.

Mai — Reparation af Bagfjædrene, hvori indlagt flere Blade, indsat Vareplader indvendig i Røgboxen; forandret 1 Injectorkran med nyt Sugerør til Vandtanken, opsat Slidestænger og Connectingstanglagere; paasat nye Brækklodse.

Juni — Reparation af Gnistefænger, opsat Motionbarrerne.

Juli — Planeret Cylindernes Slideplaner; 2 nye Slider; opskjødet Slidespindlerne; opforet Pakningsboxerne; repareret Damprørene og Gnistefængeren; paasat nye Bræk.

August — Opforet Axelkasserne; indstøbt Patent-Metal i Lagerne; indsat 1 ny Plade i Røgboxens Forende; 1 nyt Cylinderlaag.

September — Reparation af Damprørene og Gnistefængeren; paasat nye Bræk.

November — 2 nye Damprør, hvortil 4 nye Metalflendser. 4 nye Stempelfjædre.

December — Opsat Excenterstropper og Sidestanglagere.

Lokomotiv No. 2.

Februar Maaned. Indsat 4 nye Sidestangmetaller, hvori indstøbt Patentmetal, 4 nye Kiler og 4 Foringer for samme; opsat Excenterstropperne, Connectingstængerne; repareret Injectoren og Vandstandskraner.

Marts — Repareret Forfjædrene, hvori indlagt 8 nye Fjæderblade, 4 nye Pakningsringe for Sliderne, 2 nye Fjædre paa Axelkasserne; nye Brækklodse.

April — Reparation af Vandtankerne; indhugget større Rum i samme for Drivhjulene; 18 nye Bolte til Befæstelse af Tankerne; dreiet Forhjulene; nye Muttere for Blæstrøret; opsat Connectingstanglagerne og Excenterstopperne; repareret Kraner.

Mai — Opforet Bogiepladerne; endeel nye Bolte i Linkerne.

Juli — Opforet Axelkasserne og indstøbt Patentmetal i Lagerne; repareret Gnistefængeren; paasat nye Bræk.

August — Opsat Connectingstanglagerne; efterseet Gnistefængeren; paasat nye Bræk.

September — Indsat nye Stempelfjædre; paasat nye Bræk.

Oktober — Indsat 1 Vareplade i Røgboxen; repareret Blæstrøret.

November — Aftaget og pakket Slidelaagene; endeel nye Skruer; paasat nye Bræk.

December — Indsat 1 ny Plade i Røgboxen.

Lokomotiv No. 3.

Februar Maaned. 4 nye Sidestanglagere, hvori indstøbt Patentmetal; 4 Kiler og Foringer for samme.

Marts — 2 nye Fjædre for Axelkasselaagene; Tværbindere i Værktøikassen.

April — Indsat 1 nyt Blæstrør.

Mai — Paasat nye Brækklodse.

---

*) $14\frac{1}{2}$ Maaned.

Juni	Maaned.	Opforet de bagerste Axelkasser; repareret Gnistefængeren; paasat nye Bræk.
Juli	—	Reparation af Forfjædrene samt endeel nye Muttere.
September	—	Repareret Damperen, Gnistefængeren; opsat Connectingstanglagerne.
Oktober	—	Repareret Blæstrøret; opsat Excenterstropperne; reengjort Injectorventilerne; 2 nye Stempelfjædre; paasat nye Bræk.
November	—	1 nyt Blæstrør, 1 Mutter; repareret Damperne, Tragten under Røgboxen; opsat Motionbarrerne.
December	—	Repareret Forfjædrene; paasat nye Bræk.

Lokomotiv No. 4.

Januar	Maaned.	Repareret Messingdomen.
Februar	—	4 nye Sidestanglagere, hvori indstøbt Patentmetal, 4 Kiler og 4 Foringer for samme; 4 nye Fjæderstroppe; 4 nye Fjæderblade i Balancefjæderen; repareret 1 Forfjæder, hvori indlagt 6 nye Blade; 14 Stykker nye Bolte til Befæstelse af Vandtankerne; 4 nye Pakningsbolte for Sliderne; dreiet 3 Par Hjul, samt endeel smaa Reparationer.
Marts	—	Repareret Bag-Plougene; 2 nye Fjædre til Axelkasselaagene; 4 Stykker nye Pakningsringe.
April	—	Opsat Excenterstropperne.
Mai	—	Opforet Bogie-Pladerne; repareret Damperen, Gnistefængeren; skiftet Forfjædre; paasat nye Brækklodse.
Juni	—	Opsat Excenterstropperne; repareret Slide- & Cylinderkraner; opsat Connectingstanglagerne og Motionbarrerne; paasat nye Bræk.
Juli	—	Diverse smaa Reparationer. Kjedelen malet 1 Gang.
September Oktober November December	— — — —	Aftaget Maskineriet; planeret Sliderne; dreiet Slide- og Stempelstængerne; opforet Pakningsboxerne og Axelkasserne; indstøbt Patentmetal i Lagerne; planeret Axelguiderne, planeret Regulatorsliden; dreiet Bogiehjulene; nye Linkebolter; 16 nye Bolter til Befæstelse af Vandtankerne; 1 ny Mutter paa Blæstrøret; repareret Slide-, Cylinder- og Vandstandskraner; nye Stempelfjædre; skrabet og malet Vandtankerne indvendig; Maskinen malet og ferniseret udvendig.

Lokomotiv No. 5.

Januar	Maaned.	Repareret Vandrørene mellem Tankerne; repareret Fyrdøren; paasat 1 ny Vinkel paa Døren til Kulboxen; 2 nye Siler til Vandtankerne.
Februar	—	Indslibet Injectorkranerne.
Marts	—	Repareret Tragten under Røgboxen.
April	—	1 ny Strop paa en Balancefjæder.
Mai	—	1 nyt Axelkasselaag; opforet Bogiepladen.
Juni	—	Reparation af Tragten, Damperen og Gnistefængeren; paasat nye Bræk.
Juli	—	Opforet Axelkasserne; dreiet Bogiehjulene; 2 nye Stempelfjædre.
September	—	1 ny Tragt; 1 ny Bolt i et Cylinderlaag; repareret Blæstrøret og Gnistefængeren; nye Bræk.
November	—	Repareret Regulatoren.
December	—	Aftaget Cylinderlaagene og Motionbarrerne for Reparation.

Lokomotiv No. 6.

Januar	Maaned.	2 nye Siler for Vandtankerne; indslibet Injectorkranerne; paasat 1 Prøve-Talgkran paa Slideskabet.
Februar	—	2 nye Stopringe for Krumtappinderne; Indstøbning af Patentmetal i Sidestængerne; opsat Excenterstropperne.
Marts	—	Reparation af Tragten; aftaget Domen.
Mai	—	Forlænget Blæstpiben; indsat ny Gnistfænger.
Juni	—	Repareret Tragten; opsat Motionbarrerne, Excenterstropperne, Connectingstanglagerne; indsat nye Vinduesruder.
Juli	—	Opforet Axelkasserne med Patentmetal; 12 nye Kapsler for Gummiplader; dreiet Bogiehjulene; nye Stempelfjædre; nye Brækklodse.
Oktober	—	Repareret Damperne, Blæstrøret; indslibet Injectorkranerne; endeel nye Skruer i Vinduerne.
November	—	Udtaget og indsat 1 nyt Rør indvendig i Kjedelen for Blæstrøret; 1 ny Rørplug i Rørpladen for samme; nyt Blæstrør med Mutter; nye Brækklodse.
December	—	Dreiet og indsat 4 nye Pakningsbolte for Sliderne; efterseet Bogiepladen; opsat Connectingstanglagerne og Motionbarrerne.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

Oversigt over Omkostningerne ved Lokomotivdriften.

Drifts-aar.	Loko-motiv-mile.	Lokomotivernes Vedligehold.						Lokomotivernes Drift.						Tilsammen.	
		Materialforbrug.		Lønninger og Arbeidsløn.		Tilsammen.		Forbrugsgjenstande, Kul, Olie, Talg m. m.		Driftspersonalet, d. e. Førere, Fyrbødere, Pudsere.		Tilsammen.			
		Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.
		Spd. Sk.	Sk.	Spd. Sk.	Sk.	Spd. Sk.	Sk.	Spd. Sk.	Sk.	Spd. Sk.	Sk.	Spd. Sk.	Sk.	Spd. Sk.	Sk.
1ste*).	16774.7	160. 42	1.2	560. 89	4.0	721. 11	5.2	3958. 106	28.3	2706. 3	19.4	6664. 109	47.7	7386. -	52.9
2det.	13741.2	198. 79	1.7	606. 48	5.3	805. 7	7.0	3781. 99	33.0	2277. 42	19.9	6059. 21	52.9	6864. 28	59.9

*) 14½ Maaned.

Oplysninger om Vognenes Drift.

Tabel, der viser Vognenes Benyttelse og det Antal Dage, hvori de have henstaaet under Reparation.

Vognsort.	Antal.	Antal Vognmile				Antal Reparationsdage.		Antal Vognmile for hver Reparationsdag.
		med Passagerer.	med Gods.	med Ballast, Fyld m. m.	Tilsammen.	Total.	I Gjennemnemsnit for hver Vogn.	
1ste Klasse lukkede Passageer-Vogne	7	11531.9	—	—	11531.9	35.	5.0	330.
1ste Do. halvaabne Do.	2	1506.1	—	—	1506.1	17.	8.5	89.
2den Do. lukkede Do.	20	27922.6	—	—	27922.6	71.	3.6	393.
2den Do. halvaabne Do.	6**)	105.0	1947.4	—	2052.4	13.	2.2	158.
Passageer-Stoppevogne . . .	3	—	11662.0	—	11662.0	45.	15.0	259.
Gods-Stoppevogne	2	—	1413.4	—	1413.4	15.	7.5	94.
Høikasse-Godsvogne	12	—	7771.4	—	7771.4	29.	2.4	268.
Lavkasse-Godsvogne	5	—	2441.9	—	2441.9	7.	1.4	349.
18 Fods Tømmervogne . . .	50	—	10648.0	5230.	15878.0	31.	0.6	480.
24 Fods Tømmervogne . . .	70	—	30661.6	1074.	31735.6	75.	1.1	436.
Tilsammen	177	41065.6	66545.7	6304.	113915.3	338.	1.9	337.

**) Deraf 1 i Driftsaaret forsynet med Bremseindretning.

Udgifter ved Vognenes Drift og Vedligehold.

A. Almindeligt Vedligehold.

1.	Reenholdelse:						
	Lønninger	139 Spd.	93 Sk.				
	Pudsesager	12 —	12 -	151 Spd.	105 Sk.		
2.	Smørelse, Belysning:						
	Rapolie, 1324 Potter	248 Spd.	20 Sk.				
	Oliepuder, 222 Stykker	37 —	108 -				
	Talg, 61½ ℔	6 —	44 -				
	Pudsegarn, 152½ ℔	20 —	98 -				
	Lampeolie, 344 Potter, Væger	69 —	- -	382 —	30 -		
3.	Hjulringe:						
	Nye Hjulringe, 34 Stykker, med Boring og Dreining	446 Spd.	75 Sk.				
	Paaforet og omlagt 54 Stykker	52 —	24 -				
	Dreining af 230 Stykker	211 —	106 -	710 —	85 -		
4.	Maler- og Glasmesterarbeide:						
	Malet og ferniseret 2 Stykker 1ste Klasse halvaabne Vogne	31 —	- -				
	„ - — 7 Stykker 2den Klasse lukkede Vogne	147 —	60 -				
	„ - — 1 Passageer-Stoppevogn	22 —	- -				
	Diverse Maling	20 —	57 -				
	Ombyttet og indlagt 45 Speilglasruder	38 —	63 -	259 —	60 -		
5.	Diverse Reparationer:						
	62 Koblebolte	18 —	39 -				
	40 Koblekroge	15 —	42 -				
	43 Kastelænker	6 —	93 -				
	4 nye Metallagere	6 —	78 -				
	Indstøbt Patentmetal i 40 gamle Lagere	21 —	24 -				
	Reparation af Træværk, Jernbeslag, Fjædre, Fornyelse af Bolte, Muttere, Sjouerarbeide ved Hjulskiftning	513 —	28 -	581 —	64 -		

B. Anskaffelser og Forandringer.

Anskaffet 15 Stykker pneumatic springs	15 Spd.	7 Sk.			
Do. 8 Bærefjædre	66 —	8 -			
Forsynet 1 halvaaben Vogn med Bremseindretning	82 —	28 -	163 —	43 -	
			Tilsammen	2249 Spd.	27 Sk.

Heraf findes Vognenes Drift og Vedligehold at have kostet 2.5 Skilling pr. Vognmiil. (De i Ballastkjørsel anvendte Vognmile ikke medregnede.)

Vedligehold af Jernbanelinien.

Tabel over Ombytning af Skinner, Sleepers m. m.

		I Hovedlinien.	I Sidelinier.	Tilsammen.
Skinner	Fod	1287.	—	1287.
Skruer	Stk.	840.	—	840.
Dogspiger	Do.	2650.	—	2650.
Sleepers	Do.	6292.	—	6292.

Sammenligning

mellem Ombytning af Skinner, Sleepers m. m. i de forløbne 2 Driftsaar.

	Skinner.	Lasker.	Skruer.	Dogs.	Sleepers.
1ste Driftsaar	2516.	86.	160.	875.	3800.
2det Do.	1287.	—	840.	2650.	6292.
Tilsammen	3803.	86.	1000.	3525.	10092.
Paa den hele Linie fandtes ved Driftens Begyndelse	647678.	62308.	124050.	565406.	130943.
Altsaa af den oprindelige Overbygning ombyttet ved Udgangen af 2det Driftsaar	0.59 %	0.14 %	0.81 %	0.62 %	7.71 %

Udgifter til Liniens Vedligehold.

Overbygning.

1.	1287 Fod Skinner				267 Spd.	79 Sk.			
	840 Stykker Skruer				18 —	88 -			
	2650 „ Dogs				32 —	18 -			
	6292 „ Sleepers . .	562 Spd.	46 Sk.						
	Arbeidsløn	126 —	76 -		689 —	2 -			
					1007 Spd.	67 Sk.			
	Fragaar for:								
	1287 Fod brugte Skinner .	197 Spd.	114 Sk.						
	1679 Fod Skinner, optagne af Sidespor i Heen og Rygkollen Grustag	357 —	109 -						
	40 Stykker Lasker . . .	2 —	60 -						
	249 „ Skruer . . .	8 —	36 -						
	1234 „ Dogs . . .	14 —	110 -		581 —	69 -	425 Spd.	118 Sk.	
						Lateris	425 Spd.	118 Sk.	

								Transport	425 Spd.	118 Sk.	
2.	Vedligehold og Ombytning af Points:										
	2 Pointsskinner til Tangen				10 Spd.	20 Sk.					
	4 Do. - Drammens Station . . .				27 —	114 -					
	1 Do. - Vikersund Do. . . .				4 —	79 -					
	2 Do. - Randsfjord Do. . . .				16 —	11 -					
	Reparation				1 —	13 -		59 —	117 -		
3.	Vedligehold og Ombytning af Crossings:										
	Diverse Reparationer							22 —	34 -		
4.	Grusning:										
	Udkjørt 1509 Vogne Gruus. Arbeidsudgifter hertil samt til Pakning og Justering				600 Spd.	72 Sk.					
	Forbrugsgjenstande, saasom Kul, Olie m. m. .				190 —	27 -		790 —	99 -	1299 Spd.	8 Sk.
Banelegemet med Skraaninger.											
1.	Lempning og Udkjøring af 204 Vogne Leer fra udgledne Skraaninger				56 Spd.	48 Sk.					
2.	Tilkjørt Skraaningerne 365 Vogne Sand . . .				86 —	103 -					
3.	Nedrammet Pæle i Skraaningerne				43 —	119 -					
4.	Puds af Skraaninger, 3909 □ Favne				78 —	116 -					
	Forbrugsgjenstande, Kul, Olie m. m.				60 —	88 -		326 Spd.	114 Sk.		
5.	Madjordlægning:										
	184 Vogne Madjord . . .	69 Spd.	103 Sk.								
	Skraanings-Puds, 3102 □ Fv.	53 —	44 -								
	Tilsaaning af Skraaninger .	12 —	- -								
	Forbrugsgjenstande, saasom Kul m. m.	14 —	6 -		149 Spd.	33 Sk.					
6.	Forstøtningsmuur i Fyldning No. 70:										
	Minering, Brydning, Kjøring af 13½ Kubikfavne Steen .	38 Spd.	20 Sk.								
	Muring af 12 Kubikfavne Muur	20 —	79 -								
	Gravning m. m.	13 —	119 -		72 —	98 -					
7.	Lukket Rende fra Pæl 4109 til 4113	7 Spd.	18 Sk.								
	396 løbende Alen Planker .	7 —	84 -		14 —	102 -					
8.	Reparation af Stikrender				108 —	9 -					
9.	Do. - aabne Grøfter				65 —	110 -					
10.	Udglidning ved Pæl 1744:										
	400 Fod lukket Rende . .	37 Spd.	97 Sk.								
	ca. 20 Kubikfavne Muur . .	100 —	- -								
	Tilkjørt Grus, Arbeidsløn .	113 —	60 -								
	Forbrugsgjenstande, Kul, Olie, m. m.	42 —	67 -								
	Diverse	3 —	33 -		297 —	17 -					
11.	Diverse				27 —	25 -		735 —	34 -	1062 —	28 -
										Lateris 2361 Spd.	36 Sk

									Transport	2361 Spd.	36 Sk.
Broer.											
Tjæret Mjøndalen Bro, 6543 Alen											
„ Krogsevje „ 2070 -											
„ Gravkil „ 1850 -											
„ Loselv „ 2844 -											
„ Hougsund „ 5887 -											
„ Hoens „ 9101 -											
„ Skotselv „ 17923 -											
Arbeidsløn						96 Spd.	44 Sk.				
Material, saasom Tjære, 25¾ Tønde, m. m. . . .						87 —	66 -				
1 Broskinne						7 —	84 -				
40 Stykker Bolte til Mjøndalen- og Os-Broen . . .						12 —	115 -				
Cementering af Brokar, Reparation af Brodække, Tiltrækning af Bolte, Indsætning af 4 Skraastøtter i Krogsevjebro.											
	Arbeidsløn	27 Spd.	20 Sk.								
	Material	58 —	78 -			85 —	98 -			290 —	47 -
Gjærder.											
Material og Spiger						63 Spd.	31 Sk.				
Arbeidsløn						66 —	42 -			129 —	73 -

Vedligehold af Jernbanens Bygninger.

A. Drammens Station:											
I. Stationsbygningen og Godshuset:											
Maling af Stationsbygningen udvendig.											
Indsat 5 Fag dobbelte Vinduer i Kontorerne og Telegrafkontoret.											
Beslaaet og malet Dørstokkene.											
Listet Venteværelserne.											
Almindeligt forefaldende Reparationer.											
Snedker- og Tømmermandsarbeide . .						68 Spd.	60 Sk.				
Malerarbeide						92 —	72 -				
Glasmesterarbeide						12 —	50 -				
Blikkenslagerarbeide						16 —	42 -				
Smedearbeide						57 —	44 -				
Rørlæggerarbeide						38 —	24 -				
Diverse						6 —	32 -	291 Spd.	84 Sk.		
II. Pakhuset:											
Omlagt Ringene paa Kjættingrullerne.											
Listet Kornrummene.											
Reparationer paa Døre og Vinduer.											
Snedkerarbeide						18 Spd.	92 Sk.				
Malerarbeide						3 —	- -				
Glasmesterarbeide						3 —	8 -				
Smedearbeide						33 —	67 -	58 —	47 -		
III. Værkstedbygningen:											
Opskruing og Skjødning af Stolperne under Snedkerværkstedet.											
2 Stykker Rør til Lokomotivhuset.											
Diverse Reparationer.											
Snedker- og Tømmermandsarbeide . . .						- Spd.	66 Sk.				
Malerarbeide						- —	39 -				
Glasmesterarbeide						2 —	60 -				
Blikkenslagerarbeide						- —	60 -				
Smedearbeide						23 —	84 -	27 —	69 -	377 —	80 -
Gulskogen Stoppested:											
Ompanelet Kontoret.											
Udvendig Reparation af Grundmuren.											
									Lateris	377 Spd.	80 Sk.

					Transport	377 Spd.	80 Sk.
Ommuret Muren under Privetet.							
Almindelige Reparationer.							
Snedker- og Tømmermandsarbeide . . .	27 Spd.	54 Sk.					
Malerarbeide	2 —	12 -					
Glasmesterarbeide	- —	22 -					
Muurarbeide	6 —	103 -				36 —	71 -
Mjøndalen Station:							
Almindelige Reparationer.							
Snedker- og Tømmermandsarbeide . . .	5 Spd.	46 Sk.					
Malerarbeide	1 —	86 -					
Smedearbeide	2 —	74 -					
Muurarbeide	1 —	30 -				10 —	116 -
Hougsund Station:							
Maling af Platformrækværket.							
Do. - Døre.							
Almindelige Reparationer.							
Snedker- og Tømmermandsarbeide . . .	4 Spd.	51 Sk.					
Malerarbeide	12 —	46 -					
Glasmesterarbeide	- —	30 -					
Smedearbeide	4 —	54 -				21 —	61 -
Skotselven Station:							
Almindelige Reparationer.							
Snedker- og Tømmermandsarbeide . . .	2 Spd.	118 Sk.					
Malerarbeide	- —	54 -					
Smedearbeide	2 —	64 -				5 —	116 -
Aamot Station:							
Almindelige Reparationer.							
Malerarbeide	- Spd.	113 Sk.					
Murerarbeide (Kloakrør for Privetet) . .	2 —	48 -					
Smedearbeide	4 —	84 -				8 —	5 -
Vikersund Station:							
Drivning af Vægge.							
Udbedring af Døre og Vinduer.							
Beslag paa Dørstokke og Platformtrapper.							
Pillarer under Verandaen.							
Maling af Vægge, Tage og Gulve i Stationsbygningen.							
Almindelige Reparationer.							
Snedker- og Tømmermandsarbeide . . .	83 Spd.	77 Sk.					
Malerarbeide	25 —	49 -					
Glasmesterarbeide	1 —	27 -					
Murerarbeide	5 —	71 -					
Smedearbeide	8 —	74 -				124 —	58 -
Skjærdalen Station:							
Indlagt Vandledning i Stationsbygningen.							
Almindelige Reparationer.							
Snedker- og Tømmermandsarbeide . . .	3 Spd.	- Sk.					
Malerarbeide	- —	32 -					
Murerarbeide	- —	72 -					
Glasmesterarbeide	- —	22 -					
Smedearbeide	7 —	57 -					
Rørlæggerarbeide	17 —	68 -				29 —	11 -
Ask Station:							
Malerarbeide	- Spd.	86 Sk.					
Smedearbeide	3 —	23 -					
Murerarbeide	- —	96 -				4 —	85 -
					Lateris	619 Spd.	3 Sk.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

			Transport	619 Spd.	3 Sk.
Hønefos Station:					
Dørstokbeslag.					
Drivning af Vægge.					
Almindelige Reparationer.					
Snedker- og Tømmermandsarbeide	12 Spd.	57 Sk.			
Malerarbeide	1 —	27 -			
Murerarbeide	- —	48 -			
Glasmesterarbeide	- —	20 -			
Blikkenslagerarbeide	- —	108 -			
Smedearbeide	4 —	70 -		19 —	90 -
Heen Station:					
Almindelige Reparationer.					
Snedker- og Tømmermandsarbeide	3 Spd.	116 Sk.			
Malerarbeide	4 —	38 -			
Murerarbeide	- —	72 -			
Smedearbeide	6 —	84 -		15 —	70 -
Randsfjord Station:					
Reparation af Lokomotivhuset.					
Almindelige Reparationer.					
Snedker- og Tømmermandsarbeide	38 Spd.	29 Sk.			
Malerarbeide	13 —	44 -			
Glasmesterarbeide	- —	39 -			
Blikkenslagerarbeide	- —	53 -			
Smedearbeide	19 —	51 -	71 Spd. 96 Sk.		
Betjentboligen:					
Drivning af Vægge.					
Indvendig Paneling.					
Snedker- og Tømmermandsarbeide			69 — 31 -	141 —	7 -
				795 Spd.	50 Sk.
B. Vandstationer.					
1. Drammens Station:					
Indlagt ny Rørledning til Elven; Diverse Reparationer			60 Spd. 98 Sk.		
2. Hougsund Station:					
Anbragt ny Vandtank og ombygget Indklædningen om samme; Diverse Reparationer			137 — 67 -		
3. Aamot Station:					
Erhvervet Grund og Vandret for Vandindtag; Diverse Reparationer			66 — 99 -		
4. Vikersund Station:					
Diverse Reparationer			16 — 2 -		
5. Ask Station:					
Diverse Reparationer			23 — 105 -		
6. Heen Station:					
Diverse Reparationer			10 — 103 -		
7. Randsfjord Station:					
Diverse Reparationer			8 — 4 -	323 —	118 -
				1119 Spd.	48 Sk.

Vedligehold af Stationspladse.

Drammens Station:						
Udkjørt 46 Vogne Gruus og 7 „ Leer til Tomten og Tangen Sidebane	16 Spd.	110 Sk.				
Forbrugsgjenstande, saasom Kul, Olie m. m.	8 —	7 -				
Udplanering	3 —	16 -				
8 Baadladninger Singel	9 —	72 -				
Optaget en 13 Alen lang Stikrende og en 5½ Kjæde lang Udløbsrende ved Værkstedet	11 —	82 -				
Diverse Oprydninger, Planeringer m. m.	6 —	25 -			55 Spd.	72 Sk.
Gulskogen Stoppested:						
Nedlagt 27 Stykker Kloakrør					4 —	40 -
Mjøndalen Station:						
Oprensning af 1 Brønd					1 —	24 -
Aamot Station:						
Oprenset 1 Grøft					1 —	60 -
Vikersund Station:						
Udplanering af Grus					- —	48 -
Ask Station:						
Udplanering af Grus					2 —	48 -
Hønefos Station:						
16 Kjærelæs Grus	- Spd.	96 Sk.				
10 Vogne Do.	3 —	40 -				
Planering	3 —	40 -				
Forbrugsgjenstande, Kul, Olie m. m.	1 —	62 -			8 —	118 -
Heen Station:						
Transport af Madjord til Haveanlægget					4 —	36 -
Randsfjord Station:						
Opførelse af Platform for Læsning af Bjælker	23 Spd.	30 Sk.				
400 Stykker Dogs til Sidelinien til Bergerkjærn	4 —	40 -				
Reparation af samme	1 —	24 -			28 —	94 -
				Tilsammen	107 Spd.	60 Sk.

Vedligehold af Veie.

Vei fra Skjærdalen Station til Dampskibsbryggen sammesteds.					
28 Vogne Grus med Planering	5 Spd.	72 Sk.			
Forbrugsgjenstande, saasom Kul, Olie m. m.	1 —	- -		6 Spd.	72 Sk.

Vedligehold af Telegrafen.

12 ℔ Kviksølv	10 Spd.	24 Sk.			
80 - Zink	4 —	40 -			
13½ - Tin	4 —	44 -			
2 1/10 - Kobbertraad	- —	101 -			
85 - Svovelsyre	2 —	21 -			
10 - Blaasteen	- —	100 -			
Diverse Material	4 —	31 -			
Reparation af Instrumenterne	12 —	18 -			
1 Formkasse	1 —	64 -			
2 Batteriplader	2 —	29 -			
			Tilsammen	42 Spd.	112 Sk.

Anskaffelse og Vedligehold af Inventaret.

Hovedkontorets Inventar:

Anskaffet: 2 Stykker Beholdere for Olie	18 Spd.	68 Sk.	
„ 1 Copipresse	9 —	60 -	
„ Møblement til Direktions-Værelset i Vikersund	109 —	108 -	
Diverse Anskaffelser	12 —	65 -	
Vedligehold af ældre Inventar	7 —	82 -	158 Spd. 23 Sk.

Stationernes Inventar:

Anskaffet 8 Kulkasser	6 Spd.	97 Sk.	
„ 5 Kulboxer	3 —	76 -	
„ 1 Signalklokke	3 —	66 -	
Diverse mindre Anskaffelser	14 —	32 -	
Tilsyn og Trækning af Stationernes Uhre, samt Reparation af samme . . .	17 —	- -	
Vedligehold af ældre Inventar	61 —	90 -	
Diverse Forbrugsgjenstande	262 —	100 -	369 — 101 -

Lokomotivafdelingens Inventar:

Anskaffet 2 Udvadskningsslanger . . .	6 Spd.	24 Sk.	
„ 5 Oliekander	2 —	58 -	
„ 4 Kulskuffer	4 —	96 -	
„ 2 mindre Sneplouge	14 —	68 -	
Reparation af Sneplougene	17 —	13 -	
Vedligehold af ældre Inventar	44 —	44 -	89 — 63 -

Vognafdelingens Inventar:

Anskaffet 6 Stykker Fodvarmere . . .	55 Spd.	118 Sk.	
„ 6 — Krakke for samme .	2 —	84 -	
„ 4 — Konduktør-Lygter .	2 —	10 -	
„ 4 mindre Presenninger . . .	8 —	15 -	
Diverse mindre Anskaffelser	4 —	15 -	
Vedligehold af ældre Inventar	61 —	16 -	134 — 18 -

Presenninger:

Anskaffet 17 ny Presenninger	301 Spd.	112 Sk.	
Vedligehold af ældre Do.	3 —	56 -	305 — 48 -

Liniens Inventar:

Anskaffet 9 Stykker Udstikningsstænger	3 Spd.	15 Sk.	
„ 63 — Hakker	30 —	35 -	
„ 6 — Dogspet	5 —	101 -	
„ 64 — Brandspand . . .	49 —	114 -	
„ 30 — Spader	24 —	30 -	
Diverse mindre Anskaffelser	13 —	65 -	
Reparation af Trallen	33 —	12 -	
Vedligehold af ældre Inventar	102 —	85 -	262 — 97 -

Værkstedets Inventar:

Anskaffet 2 Stykker Planskiver med Kasser	26 Spd.	97 Sk.	
„ 2 „ Kuplinger	8 —	95 -	
„ 19 „ Lamper	7 —	20 -	
„ 1 Pulley-Blok	23 —	75 -	
Diverse Anskaffelser	- —	54 -	66 — 101 -

Anm. Vedligehold af Værkstedets Inventar er ført til Udgift paa dettes Drift.

Dampskibet Bægna's Gevinst- og Tabs-Konto.

Debet.

	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
An Lønninger til Mandskabet			775.	33.
- Kul, 3695 Centner . .	562.	4.		
- Fragt fra Drammen til Heen, samt Lempning	169.	66.	731.	70.
- Rapolie, 433½ Pot	79.	2.		
- Talg, 254 ℔	26.	58.		
- Pudsegarn, 97 ℔	12.	105.		
- Hamppakning, 8 ℔	1.	71.		
- Patentpakning, ½ ℔	-	48.		
- Grønsæbe, 35 ℔	2.	8.		
- Pudsesager	-	41.	122.	93.
- Vedligehold af Skibet			284.	89.
- Anskaffelse og Vedligehold af Inventar . .			41.	32.
- Vedligehold af Brygger og Pakhuse			1.	-
- Skrivesager og Billetter			7.	52.
- Diverse Udgifter			46.	4.
			2010.	13.

Kredit.

	Spd.	Sk.
Pr. Indtægt for Befordring af: 4704 Passagerer	1160.	11.
- Do. - Do. - Pakker . .	13.	79.
- Do. - Do. - Overvægt .	-	36.
- Do. - Do. - 3 Voiturer .	1.	60.
- Do. - Do. - 32 Dyr . . .	6.	48.
- Do. - Do. - 7246.65 Cent. Varer	386.	95.
- Do. - Do. - Slæbning .	2.	-
- Do. - Do. - Posten . .	36.	-
- Underbalance, ført til Udgift for Jernbanen	403.	44.
	2010.	13.

Dampskibet har i Driftsaaret gjennemløbet 1964.2 Sømile og havt Damp oppe i 1834 Timer. Det har altsaa forbrugt pr. Sømiil 1.88 Centner Kul, 0.22 Pot Olie, 0.13 ℔ Talg, 0.05 ℔ Pudsegarn.

Dampskibet sattes i Fart den 15de Mai og lagde op for Vinteren den 5te November ved Ankomsten til Heen Station.

Dets Ruter under Farttiden have været:

Fra 15de Mai til og med 7de August:

Søndag frem og tilbage mellem Heen og Sørum i Valders.
Mandag fra Heen til Sørum.
Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag frem og tilbage mellem Sørum og Heen.
Løverdag fra Sørum til Heen.

Fra og med 8de August til og med 31te Oktober:

Søndag frem og tilbage mellem Heen og Næsmoen i Aadalen.
Mandag fra Heen til Næsmoen.
Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag frem og tilbage mellem Næsmoen og Heen.
Løverdag fra Næsmoen til Heen.

dog saaledes, at Ruten paa Grund af for lav Vandstand maatte indstilles den 8de, 9de og 10de September og i Tidsrummet fra og med 16de til og med 29de Oktober, samt at Dampskibet paa Grund af, at Krydshovedkilen sprang, kun gik op den 22de og kun ned den 23de September.

Fra og med 1ste til og med 5te November:

Søndag frem og tilbage mellem Heen og Næsmoen.
Mandag, Onsdag og Fredag fra Heen til Næsmoen.
Tirsdag, Torsdag og Løverdag fra Næsmoen til Heen.

Dampskibet har havt af Passagerer:

1ste Plads	op:	479	
	ned:	392	871
2den —	op:	1912	
	ned:	1921	3833
		Ialt	4704

I Gjennemsnit for Skibets 264 enkelte Ture mellem de til forskjellige Tider benyttede Endestationer har der altsaa været 17.8 Passagerer, og har Indtægten af hver Passageer i Gjennemsnit været 29.59 Skilling.

Af Gods har været transporteret 7246.65 Centner*), hvoraf:

I Gjennemgangsfragt over Jernbanen	op:	5974.00 Centner.	
	ned:	216.60 —	6190.60 Centner.
I Lokalfragt	op:	880.15 Centner.	
	ned:	175.90 —	1056.05 —
		Ialt	7246.65 Centner.

Gjennemsnitsindtægten pr. Centner Gods har altsaa været 6.41 Skilling.

*) Foruden Vægten af levende Dyr og Voiturer.

Dampbaaden Tyrvi's Gevinst- og Tabs-Konto.

Debet.

	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
An Lønninger til Mandskabet			299.	12.
- Kul, 1745 Centner	276.	35.		
- Fragt fra Drammen til Skjærdalen, samt Lempning	74.	89.	351.	4.
- Bomolie, 1½ Pot	-	54.		
- Rapolie, 186½ -	32.	61.		
- Talg, 104 ℔	10.	93.		
- Pudsegarn, 48½ ℔	6.	21.		
- Hamppakning, 1¼ ℔	-	102.		
- Grønsæbe, 20 ℔	1.	25.		
- Diverse Pudsesager	-	56.	52.	52.
- Vedligehold af Skibet			40.	33.
- Anskaffelse og Vedligehold af Inventar . .			73.	57.
- Skrivesager og Billetter			3.	94.
- Diverse Udgifter			26.	28.
			846.	40.

Kredit.

	Spd.	Sk.
Pr. Indtægt for Befordring af 5288 Passagerer .	371.	52.
- Do. - Do. - Pakker . .	1.	119.
- Do. - Do. - Overvægt .	1.	96.
- Do. - Do. - 32 levende Dyr	3.	24.
- Do. - Do. - 167.45 Cent. Gods	8.	89.
- Underbalance, ført til Udgift for Jernbanen	459.	20.
	846.	40.

Dampbaaden har tilbagelagt 1590 Sømile og havt Damp oppe i 1903 Timer. Den har altsaa forbrugt pr. Sømiil 1.097 Centner Kul, 0.12 Pot Olie, 0.07 ℔ Talg, 0.03 ℔ Pudsegarn.

Baaden sattes i Fart den 20de Mai mellem Skjærdalen Jernbanestation og Sundvolden samt Næs som Endestationer. Farten indstilledes den 14de Oktober ved Ankomsten til Sundvolden om Aftenen.

Dampbaaden har befordret af Passagerer:

1ste Plads i Retning fra Skjærdalen	609.	
„ — - — til Do.	613.	1222.
2den Plads - — fra Do.	2086.	
„ — - — til Do.	1980.	4066.
Ialt		5288.

Indtægten pr. Passageer har i Gjennemsnit været 8.42 Skilling.

Af Gods har Baaden transporteret 167.45 Centner*), nemlig:

I Gjennemgangsfragt over Jernbanen i Retning fra Skjærdalen	62.25 Centner.		
Do. - — - — til Do.	22.10 Do.	84.35 Centner.	
I Lokalfragt - — - — fra Do.	59.45 Do.		
- Do. - — - — til Do.	23.65 Do.	83.10 Do.	
		Ialt 167.45 Centner.	

Gjennemsnitsindtægten pr. Centner Gods har altsaa været 6.26 Skilling.

*) Foruden Vægten af levende Dyr.

Vedligehold af Bægna's og Tyrvi's Inventar.

Bægna's Inventar:

Anskaffet 1 Damptrykmaaler	9 Spd.	94 Sk.		
Diverse mindre Anskaffelser	11 —	64 -		
Vedligehold af Inventar	19 —	114 -	41 Spd.	32 Sk.

Tyrvi's Inventar:

Anskaffet: 1 Presenning	6 Spd.	72 Sk.		
— 1 Flag	2 —	96 -		
— 1 Korkefænder	3 —	70 -		
— 1 Fortøinings-Trosse	6 —	22 -		
— 1 Do. Kjætting	12 —	51 -		
— 1 Dragkjærre	17 —	63 -		
Diverse Anskaffelser	23 —	8 -		
Vedligehold af Inventar	1 —	35 -	73 —	57 -

Beholdninger under Materialforvalteren den 31te December 1870.

			Spd.	Sk.
Antimon	℔	9½	2	111
Blanketter:				
Angivelser	Stykker	12397	13	95
Abstrakter for Dyr	„	2800	6	60
Do. - Voiturer	„	2900	6	89
Do. - Passageertrafik	„	2550	11	24
Brevsignaturer	Riis	21	14	91
Brevschemaer for Godsafdelingen	Stykker	2310	3	29
Betalingslister, mindre	„	1900	5	62
Do. større	„	200	-	100
Billetreturns	„	8300	12	70
Excessabstrakter	„	2300	5	111
Fortegnelse over brugte Billetter	„	2600	6	38
Facturaer, mindre	„	13808	24	86
Do. større	„	8000	48	70
Generalgodsabstrakter	„	7200	31	60
Godsabstrakter, mindre	„	4579	27	63
Do. større	„	2750	24	39
Kvitteringsblanketter	„	2800	6	37
Do. for Stationerne	„	1865	3	37
Klassifikationer	„	1360	7	61
Kontrolmærkelapper	Hefter	186	77	16
Kjøresedler, indbundne	„	32	8	40
Konduktørrapporter	Stykker	4184	12	52
Lokomotivførerrapporter, større	„	400	2	26
Do. mindre	„	800	2	10
Liste over udestaaende Fordringer, større	„	2000	7	94
Do. mindre	„	1150	3	66
Meldesedler	„	11804	15	19
Mærkelapper	„	91276	38	63
Overvægtspakkelapper	„	80343	62	3
Opsynsmandslister	Bøger	12	3	110
Pakkeabstrakter, større	Stykker	800	5	97
Do. mindre	„	2300	13	40
Pengefølgesedler	„	3145	5	20
Pakkefølgesedler, større	„	2200	4	21
Do. mindre	„	10600	13	74
Regnskabsark	„	2537	17	111
Regningsblanketter, større	„	5250	14	17
Do. mindre	„	10396	15	57
		Lateris	586	109

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

			Spd.	Sk.
		Transport	586	109
Rapportblanketter for Dampskibet „Bægna“	Stykker	500	1	47
Telegramabstrakter, større	„	4808	16	107
Do. mindre	„	1272	4	106
Telegramfortegnelser, større	„	1040	4	67
Do. mindre	„	1500	5	114
Telegramblanketter, mindre	„	3300	3	20
Do. private	„	4400	4	9
Telegramkvitteringer	„	10448	9	42
Vognreturns	„	4003	5	56
Vognlapper	„	2800	3	8
Billetter, Tour- & Retour	„	183500	125	72
Do., Tour-	„	486000	302	14
Do., Dampskibs-	„	21600	25	12
Blæk, sort	Krukker	3	-	89
Do., rødt og blaat	„	11	-	105
Blyanter, almindelige	Stykker	29	-	111
Do., røde & blaa	„	19	-	114
Bøger & Protokoller:				
Billetkontrolbøger	„	20	-	70
Billetprotokoller	„	-	-	-
Betalingslisteprotokoller	„	3	8	71
Bog over udestaaende Fordringer	„	1	1	108
Bøger for Trainmelding	„	3	2	12
Copibøger for Fakturaer	„	1	4	12
Copibøger, Breve	„	2	6	24
Dyr- og Voiturbilletbøger	„	15	9	30
Fribilletbøger	„	9	6	57
Godsabstraktbøger	„	7	22	74
Godsafsendelsesbøger	„	5	19	70
Noticebøger	„	61	21	92
Pakkekvitteringsbøger	„	38	20	2
Pakkeafsendelsesbøger	„	3	7	108
Rekvisitionsbøger	„	47	14	114
Telegramabstraktbøger	„	4	11	95
Traintimebøger	„	14	9	2
Kassabog	„	1	7	46
Børster og Koste:	„			
Dveile	„	5	3	32
Haandkoste	„	1	-	20
Kakkelovnsbørster	„	7	-	55
Malerkoste	„	27	3	108
Mærkepensler	„	6	-	18
Piasavaskrub	„	1	-	24
Rørbørster	„	10	3	50
Støvekoste	„	5	2	30
Skureskrubbe	„	6	1	-
Birk- & Aspeplanker	Fod	$218\frac{1}{2}$	7	102
Blikplader	Stykker	4	-	12
Blyrør	℔	$115\frac{1}{2}$	4	99
Bøtter (Dampskibspøse)	Stykker	4	3	24
Bærefjædre for Vogne	„	4	22	103
Do. - Do.	„	8	66	9
Do. - Lokomotiver	„	3	21	36
Bolte af Jern	℔	$2133\frac{1}{2}$	53	40
Birkeemner	Stykker	4	-	54
Bord	Tylt	$113\frac{5}{12}$	79	65
Bælgformer	Stykker	2	2	83
Bomuld	℔	1	-	24
Cement	Tønder	$\frac{1}{6}$	-	48
Dørvridere	Stykker	5	4	60
Dogs	„	1372	16	62
Fyrstikker	Æsker	468	2	72
File	Stykker	27	10	12
Gummi	℔	$40\frac{1}{4}$	14	41
		Lateris	1601	112

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

			Spd.	Sk.
		Transport	1601	112
Gummiringe	Stykker	13	-	30
Grease	℔	152½	10	20
Grønsæbe	„	75⅞	3	31
Gulvmattetøi	Alen	4	1	111
Grifler	Stykker	15	-	10
Gasrør	„	46	8	59
Glasruder:				
Almindelige Glasruder	„	17	1	16
Ruder for Toplamper, slebne	„	12	8	48
Do. - Signallamper, slebne	„	2	1	53
Do. - Lokomotivlamper, kulørede, flade	„	12	2	-
Do. - Signallamper, Do. ovale	„	33	8	63
Do. - Do. Do. flade	„	48	4	48
Do. - Do. hvide, Do.	„	11	-	44
Speilglasruder for Vogne	„	145	131	37
Skylight-Ruder	„	45	16	91
Hyssing	Hespler	103	4	89
Hakker	Stykker	32	15	34
Holzskruer	„	501	2	91
Hjulringe for Lokomotiver af Staal	„	18	568	72
Do. - Vogne - Do.	„	28	309	84
Do. - Do. - Jern	„	6	70	36
Jernvitriol	℔	20	-	60
Indiarubber	„	5 15/32	6	101
Do.	Stykker	17	9	119
Ildfast Steen	„	74	6	18
Do. Leer	℔	37½	-	27
Isenfarve	Kager	19	-	17
Iernplader	℔	149	5	39
Jern	„	11786½	297	30
Do., Affald-	„	162½	2	4
Do. til Tagrender	„		11	63
Konvolutter, smaa	Stykker	300	-	33
Do., store	„	4950	11	62
Do., Banco	„	1375	3	3
Korkefændere	„	1	3	70
Knappenaale	Breve	43	1	111
Kurve	Stykker	1	-	12
Kridt	℔	6½	-	4
Klorcalcium	„	42¾	4	56
Kjønrøg	„	47⅞	3	5
Kobber i Plade	„	192¼	34	100
Do. i Blokke	„	41 1/16	7	24
Kul, Smede-	Tønder	181 10/12	55	100
Do., Fyr-	Centner	23090.16	3496	13
Lak	℔	9½	5	80
Lampekupler	Stykker	32	11	87
Lampeglaspudsere	„	7	-	46
Lampevæger	Alen	500	9	87
Lampeglas	Stykker	104	2	88
Lys, Stearin-	Pakker	31	3	81
Laag til Axelkasser for Lokomotiver	Stykker	1	-	119
Do. - Axelboxer	„	14	-	112
Do. - Pumper	„	3	1	100
Lasker	Par	76	9	66
Limer	Stykker	115	3	82
Læder	℔	9⅛	4	48
Læderremme til Vognvinduer, nye	Stykker	9	2	84
Do. - Do. brugte	„	27	4	6
Laase (Hængelaase)	„	4	-	88
Messingknapper	„	72	-	72
Messingrør for Lokomotiver	℔	1140	233	16
Messingtraad	„	2½	-	77
Medtrykker for Lamper	Stykker	1	-	6
		Lateris	7030	115

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

			Spd.	Sk.
		Transport	7030	115
Metal, udbyttede Lagere	℔	$691\frac{3}{4}$	57	87
Mønnie	„	$541\frac{1}{2}$	31	45
Nøgleemner	Stykker	15	-	56
Oblater	Lod	9	-	45
Oliepapir	Ark	15	1	103
Oliebeholdere for Lamper	Stykker	7	2	5
Oliekoppe af Glas	„	7	4	24
Olie, Træ-	Potter	$1\frac{1}{2}$	-	18
Do., Parafin-	„	$249\frac{1}{2}$	18	9
Do., Bom-	„	$66\frac{5}{8}$	19	109
Do., Maskin-	„	$1377\frac{3}{4}$	259	72
Do., Lampe-	„	$745\frac{6}{14}$	141	9
Do., Liin-	„	$18\frac{5}{8}$	3	42
Pakpapir	Riis	1	4	-
Papirkroge	Stykker	12	-	13
Pudsegarn	℔	$275\frac{1}{2}$	30	79
Pudsesteen	Stykker	128	3	22
Pudsepulver	℔	5	-	30
Pakningsgarn	„	$24\frac{10}{16}$	4	99
Patentpakning	„	$125\frac{1}{16}$	87	103
Pneumatic Springs	Stykker	4	5	17
Pointsskinner (2 Stykker)	Sæt	1	10	20
Penneholdere	Stykker	5	-	25
Planker	„	2	1	3
Reglementer og Statuter:				
Driftsreglementer	Expl.	20	4	61
Tjenestereglementer	„	40	4	15
Telegrafinstruktioner, indbundne	„	12	1	60
Do. uindbundne	„	80	8	-
Rudepapir	Ark	197	4	47
Radeergummi	Stykker	6	-	48
Rødkridt	℔	$\frac{1}{3}$	-	2
Rister	„	889	19	90
Ringe til Dørhængsler	Stykker	36	-	72
Rørplugge til Lokomotiver	„	24	2	66
Rullegardinsnorer	Alen	184	1	33
Signalflag	Stykker	30	4	16
Sneskuffer	„	5	2	3
Sandpapir	Ark	22	-	24
Smergellærred	„	128	2	85
Skrivpapir	Riis	$4\frac{9}{10}$	11	54
Staalpenne	Gros	2	-	115
Skind, semskede	Stykker	8	3	6
Do., Chagrin-	„	9	16	28
Spader	„	42	26	27
Skruetrækkere	„	1	-	12
Staal-Fjædre	℔	1614	98	15
Do., Bismer-	„	$271\frac{1}{4}$	22	84
Do., Blære-	„	$547\frac{3}{4}$	39	67
Do., Støbe-	„	143	19	105
Staaltraad (Splitpindtraad)	„	6	-	60
Spiger, 3toms	Stykker	2673	1	58
Do., 4 „	„	2105	3	20
Do., 5 „	„	2036	3	-
Do., 6 „	„	117	-	49
Smaaspiger	Pakker	$6\frac{3}{4}$	-	93
Skinneskruer	Stykker	2957	97	96
Skinner	Fod	3163	613	67
Do., udbyttede af Skinnegang	„	$329\frac{1}{2}$	32	114
Do., Broskinner	„	21	7	83
Sleepers	„	$344\frac{1}{12}$	375	80
Do., udbyttede	Tylt	$28\frac{1}{2}$	14	20
Sleeperstømmer	Stykker	$147\frac{1}{6}$	224	65
Skafter	„	817	17	104
		Lateris	9406	74

			Spd.	Sk.
		Transport	9406	74
Skværmuttere	Stykker	3	2	37
Tagsteen	„	200	3	12
Do. (Skifersteen)	„	994	33	30
Telegraftraad	℔	628	48	93
Telegrafisolatorer	Stykker	108	22	65
Tømmer, gammelt	Fod	410	4	81
Talg	℔	744¾	76	72
Tin	„	24	6	14
Trækpapir	Ark	184	1	92
Uniformseffekter		—	1044	107
Vandstandsglas	Stykker	79	7	65
Vognbeslag, Skruebremseindretning	Sæt	1	68	53
Do., Axelboxer	Stykker	24	72	90
Do., Buffermuffer	„	19	40	93
Vismuth	Lod	3	-	52
Voxdug	Stykker	9 10/12	15	93
Vandslanger	„	6	11	18
Vognskruer	„	680	5	14
Ved	Favne	33	9	57
Zinkhvidt	℔	137	9	116
Zink	„	7½	-	52
Diverse under Kalkulation		—	23	24
			10915	84
Heraf endnu ubetalte Regninger til Beløb			461	113
			10453	91

Oplysninger om Jernbanens Kapitalkonti.

Kapitalkonto for:

1. **Anskaffede Vogne:**
   10 Stykker 2den Klasse Passageervogne af Furu . . . . . 4940 Spd. 113 Sk.
2. **Dampbaaden Tyrvi** . . . . . 3000 — - -
3. **Udvidelse af Stationsanlægget paa Tangen.**
   Kontoen viste den 31te December 1869 . . . 429 Spd. 37 Sk.
   I Driftsaaret er bygget en Stikrende med tilstødende aaben steensat Grøft, udfyldt Grus m. m. . . . . 59 — 9 - 488 — 46 -
4. **Forbedringer ved Dampskibet Bægna** . . . . . 577 — 60 -
5. **Pakhuset i Drammen** . . . . . 20000 — - -
6. **Udvidelse af Stationsanlægget ved Heen:**
   Forlængelse af Sidesporet til Trælasttomterne.
   a. Planering:
      24 Kubfv. Gravning til Udfyldning i Bank 342 Spd. 85 Sk.
      1260 Vogne Grus og Leer til Udfyldning i Bank (iberegnet Pakning, Løftning og Justering),
      168 Kvadratfavne Steenbeklædning . . . 75 — 117 -
      Til disse Arbeider er medgaaet i Lokomotivlønninger, Kul, Olie og andre Forbrugsgjenstande . . . . . 92 — 4 - 510 Spd. 86 Sk.
   b. Overbygning:
      760 Stykker Sleepers . . . . . 53 Spd. 47 Sk.
      1826 Fod nye Skinner 389 Spd. 29 Sk.
      1294 - gamle Do. 194 — 12 - 583 — 41 -
      181 Par Lasker . . . . . 21 — 36 -
      703 Stykker Skruer . . . . . 23 — 52 -
      2934 — Dogs . . . . . 33 — 59 -
      38 Kjæder Lægning af Skinner . . . 15 — 96 - 730 — 91 -
   Lateris 1241 Spd. 57 Sk.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

					Transport	1241 Spd.	57 Sk.				
c.	Bro ved Pæl 24:										
	Gravning, Stenanskaffelse, Muring . . .	148 Spd.	73 Sk.								
	Tømmer	29 —	84 -								
	Tømmermandsarbeide	34 —	- -								
	Bolte	13 —	119 -								
	Tjæring	3 —	1 -			229 —	37 -				
d.	2 Overgange:										
	Udfyldning til Rampe					7 —	24 -				
e.	Gjærde					18 —	86 -				
f.	Bjælkeplatform med Opkjørselsbro fra Elven					36 —	73 -				
g.	Diverse					9 —	90 -				
h.	Administration					14 —	- -			1557 Spd.	7 Sk.

Oversigt over Driften af Jernbanens Værksted.

Debet.

			Spd.	Sk.
An Maskinmesterens halve Gage			180.	-
- Fyrbøderens Løn			114.	-
- Løn til 8 à 15 Arbeidere			1828.	40.
- Ved, 29 Favne			17.	90.
- Fyrkul, 1724 Centner	275.	29.		
- Transport og Lempning	6.	39.	281.	68.
- Coke, 25 Tønder			5.	-
- Smedekul, 263½ Tønde			90.	47.
- Bomolie, 11¾ Potter			3.	63.
- Rapolie, 97¼ —			17.	104.
- Lampeolie, 39½ —			7.	49.
- Parafinolie, 51¼ —			4.	33.
- Talg, 12½ ℔			1.	37.
- Pudsegarn, 85¼ ℔			12.	75.
- Pakningsgarn, 2 ℔			-	42.
- Diverse Forbrugsgjenstande			110.	36.
- Gas			41.	88.
- Materialier af alle Slags			1222.	117.
			3939.	49.

Kredit.

	Spd.	Sk.
Pr. Sidebanerne til Kongsberg og Krøderen	559.	100.
- Anskaffelse og Vedligehold af Hovedkontorets Inventar	7.	95.
- Anskaffelse og Vedligehold af Stationernes Inventar	32.	15.
- Hestehold og Kjøreredskaber	37.	44.
- Lønninger ved Lokomotivafdelingen	106.	2.
- Vedligehold af Lokomotiver	606.	98.
- Anskaffelse og Vedligehold af Lokomotivernes Inventar	55.	95.
- Lønninger ved Vognafdelingen	37.	87.
- Vedligehold af Vognene	1358.	60.
- Anskaffelse og Vedligehold af Vognenes Inventar	21.	42.
- Vedligehold af Linien	-	86.
- Anskaffelse og Vedligehold af Liniens Inventar	128.	47.
- Vedligehold og Ombytning af Points	1.	13.
- Do. - Do. - Krossings	22.	34.
- Sneskufning	27.	-
- Grusning	24.	110.
- Vedligehold af Broer	12.	115.
- Do. - Gjærder	19.	91.
- Do. - Bygninger	310.	88.
- Do. - Vandstationer	129.	42.
- Do. - Dreieskiver	8.	22.
- Do. - Telegrafen	11.	60.
- Do. - Bægna	145.	33.
- Anskaffelse og Vedligehold af Bægna's Inventar	1.	21.
- Vedligehold af Tyrvi	23.	60.
- Anskaffelse og Vedligehold af Tyrvi's Inventar	-	119.
- Beholdninger	205.	43.
- Vedligehold af Kanalværkerne i Aadalselven	7.	24.
- Kapital-Konto for Udvidelse af Stationsanlægget ved Heen	29.	14.
- Kapital-Konto for anskaffede Vogne	6.	69.
	3939.	49.

Uheld og Standsninger.

Lokomotiver af Skinnerne:

Den 5te Marts. 2det Nedtrains Maskine, No. 4, samt en Vogn gik af Spor i Aamots nordre Points; ingen Pointsemand tilstede. Ingen Beskadigelse. 55' forsinket.

Den 25de Mai. Lokomotiv No. 2 gik af Spor med Baghjulene under Skiftning paa Drammen Station. Ingen Beskadigelse.

Lokomotiver i Ustand under Gangen:

Den 4de Februar, den 22de og 31te Marts, den 13de Mai og 8de Juli Fjædre brukne.

Den 27de Februar. Paa 2det Nedtrains Lokomotiv No. 1 sprang Medtrykkeren af Kroshovedbolten mellem Drammen og Mjøndalen. 11' Stands.

Den 16de Juli. Damprøret i Lokomotiv No. 1 sprang paa Opstigningen fra Skotselven, hvor det assisterede Nedgodstrainets Maskine. 3⁰ 30' Forsinkelse.

Den 5te November. Regulatorhandelen gik løs fra Sliden i Domen paa 1ste Nedtrains Lokomotiv No. 5 ved Hougsund. Gruslokomotivet stod netop i Hougsund og førte første Nedtrain uden Forsinkelse til Drammen.

Den 30te December. Høire Cylinderstempel og Cylinderlaag paa 2det Optrains Lokomotiv No. 5 kjørtes itu ved Pukerud. Ny Maskine maatte hentes fra Drammen. 50' forsinket.

Vogne af Skinnerne:

Den 5te	Marts	gik en Vogn af Spor ved Aamots nordre Points.				55'	forsinket.
- 22de	April.	Under Skiftning i Gulskogen	Sidebane	gik en tom Vogn af Spor.			Ingen Forsinkelse.
- 18de	Juni.	„ — - —	—	- - „ — -	„	„	—
- 22de	Juli.	„ — - Heen		- - „ — -	„	„	—
- 5te	August.	„ — - Hougsund		- to tomme Vogne -	„	„	—
- 26de	—	„ — - Aamot		- - „ — -	„	„	—
- 20de	Septbr.	„ — - Hønefos		- et Dobbelt-Læs -	„	38'	—
- 31te	Oktober	„ — - Tangens Sidebane		- en læsset Vogn -	„		Ingen Forsinkelse.

Ingen Skade foraarsaget ved nogen af de nævnte Afløbninger.

Vogne i Ustand under Gangen:

Den 9de Marts. 1 Hjulring paa Vogn No. 115 befandtes sprukken ved 2det Nedtrains Ankomst til Drammen.

Den 12te Juni. 1 Hjulring paa Vogn No. 126 befandtes sprukken ved 2det Nedtrains Ankomst til Ask. Ingen Forsinkelse.

Den 22de Juni. 1 Hjulring paa Vogn No. 74 sprang under Nedgodstrainet i Nærheden af Aamot. Ingen Forsinkelse.

Den 18de Oktober. Under Kipning med Nedgodstrainet op Stigningen ved Skjærdalen blev paa Grund af utilstrækkelig Bremsning 2 Trælastvogne og en Stoppevogn mindre beskadigede.

Standsninger:

Paa Grund af Snedrev:

Den 26de Februar. 2det Optrain gik fast i Sne ovenfor Hougsund. Maatte gaa tilbage for at gjensætte Vogne. 57' forsinket.

Den 12te November. 1ste Nedtrain blev staaende mellem Vikersund og Aamot. 3 Timer forsinket.

*Den 7de December. 1ste Nedtrain stod fast mellem Gjethuus og Aamot. 1 Time 42 Minuter forsinket. 2det Nedtrain, der kjørtes med 3 Maskiner, stod fast paa samme Sted. 3 Timer 17 Minuter forsinket. 2det Optrain, der kjørtes med 2 Maskiner, stod fast i Skotsfjeldet og i Buskerudfaldene. Ventede 2 Timer 5 Minuter i Aamot paa 2det Nedtrain. Stod senere fast i Gjethuusfjeldet. 4 Timer 30 Minuter forsinket.

*Den 8de December. 1ste Nedtrain, der kjørtes med 2 Maskiner, blev staaende i Gjethuusfjeldet og i Sundhougen. 1 Time 31 Minuter forsinket. 1ste Optrain, der kjørtes med 2 Maskiner, forsinket ved Sne i 10 Minuter. 2det Optrain, der kjørtes med 3 Maskiner, stod fast i Skotsfjeldet. 1 Time 33 Minuter forsinket. 2det Nedtrain, der kjørtes med 2 Maskiner, forsinket ved Paavente af det dermed krydsende 2det Optrain. 1 Time 30 Minuter forsinket.

*Den 24de December. 1ste Nedtrain maatte, efter gjentagende forgjæves Forsøg paa at komme op Stigningen ved Randsfjord, indstilles. 1ste Optrain, der kjørtes med 3 Maskiner, stod fast ved Marigaard og i Stygdalen, og ankom til Randsfjord Klokken 2 50' Minuter Eftermiddag med 1 Time 35 Minuters Forsinkelse.

1ste Nedtrains Lokomotiv og Vogne, assisteret af en Hjælpemaskine, afgik som Extratrain fra Randsfjord Kl. 3 40' Em. til Drammen, for at skaffe Lokomotivkraft til 2det Optrain. Extratrainet stod fast paa 2 Steder mellem Randsfjord og Heen og ankom først til Drammen Kl. 9. 24' Em. 2det Nedtrain, der kjørtes med 2 Maskiner, afgik 1 Time 36 Minuter for seent fra Randsfjord, stoppede paa Grund af Snedrev mellem Randsfjord og Heen, ventede paa 2det Optrain i Mjøndalen i 46 Minuter og ankom til Drammen Kl. 11.14' Em. med 3 Timer 14 Minuters Forsinkelse. 2det Optrain, der kjørtes med 2 Maskiner, afgik fra Drammen Kl. 10.4' Em. og ankom til Randsfjord næste Dags Morgen Kl. 3.50'.

Den 15de December. 1ste Nedtrain stod fast paa flere Steder mellem Vikersund og Hougsund og tilsidst i Burudskjæringen. Lokomotivet frakobledes og gik alene til Hougsund for at tage Vand. Tog derpaa i Forbindelse med en Hjælpemaskine Trainet ud. 1 Time 9 Minuter forsinket.

*Den 25de December. 1ste Nedtrain, der kjørtes med 2 Maskiner, afgik 3 Timer 34 Minuter for seent fra Randsfjord paa Grund af Vandmangel.

1ste Optrain, der kjørtes med 2 Maskiner, forsinket 2 Timer 10 Minuter paa Grund af Sne og Vanskelighed ved at holde Damp.

2det Nedtrain, der kjørtes med 2 Maskiner, forsinket 4 Timer 15 Minuter paa Grund af Sne og Vanskelighed ved at holde Damp.

2det Optrain, der kjørtes med 2 Maskiner, forsinket ved Sne og Vandmangel 1 Time 19 Minuter.

Paa Grund af Udglidninger:

Den 21de April. 2det Nedtrain stoppede i Kopperudfjeldet paa Grund af Leerskred. Lokomotivet fik en Cylinderkran brukket.

Den 30te April. 2det Optrin stoppede mellem Ask og Hønefos paa Grund af Skred i en Skraaning.

Den 28de Oktober. Kopperudfyldingen i en Længde af 50 Fod gled fuldstændig ud, efterat Opgodstrainet var gaaet over. Passage retableret den 29de Oktober om Aftenen.

I Mellemtiden indstilledes Godstrafikken, medens Passageertrafikken foregik ved Train, der mødtes ved det udgledne Sted.

Paa Grund af tungt Train og glatte Skinner:

Den 6te Februar. 1ste Nedtrain, der førte Sneploug, stoppede 3 Minuter ved Pukerud.

Den 25de Februar. 1ste Nedtrain stoppede paa Stigningen søndenfor Hønefos; maatte gaa tilbage og gjensætte Vogne. 7 Minuter forsinket.

Den 7de Oktober. Nedgodstrainet stoppede 8 Minuter ved Daler.

Den 11te Oktober. Nedgodstrainet stoppede paa Stigningen søndenfor Skotselven. Trainet førtes i 2de Dele til Hougsund.

Den 25de December. 1ste Optrain stoppede ved Heensbro 4 Minuter.

Af forskjellige Aarsager:

Den 26de Februar. 2det Nedtrain stoppede 1 Minut mellem Vikersund og Aamot paa Grund af en Vogns Varmgaaen.

Den 14de Marts. 2det Nedtrain overkjørte et Vedlæs i Hoens Overgang. 3 Minuter Stands. Ingen Skade.

Den 3die April. 1ste Optrain stoppede 4 Minuter ved Overgang No. 127 paa Grund af, at en Tømmerstok var gleden ned i Linien fra en denne tilstødende steil Bakke.

Den 5te Mai. 1ste Optrain maatte gjentagende stoppe mellem Aamot og Gjethuus, for ikke at overkjøre en Hest, der var indkommen paa Linien. 15 Minuter forsinket.

Den 27de Juni. 3die Optrain maatte stoppe lidt ovenfor Hougsund, for ikke at overkjøre en efter Linien gaaende beruset Mand.

Den 26de Juli. 3die Optrain stoppede 2 Minuter paa Gjederyggen, for at give Passagerer Adgang til at være behjælpelig ved Slukningen af en Skovbrand.

Den 3die August. 2det Optrain stoppede 1 Minut mellem Vikersund og Skjærdalen, da Kastekjættingen over Koblekrogen mellem 2 Vogne paa Grund af disses forskjellige Bufferhøide sprang, hvorefter Vognene koblede sig fra hinanden.

Den 18de September. 2det Optrain stoppede 6 Minuter ved Breien, da 2 Heste vare indkomne paa Linien.

Den 11te November. 2det Optrain stoppede 10 Minuter mellem Vikersund og Skjærdalen, da Tragten fra Lokomotivets Røgbox var bleven tilstoppet og maatte renses.

Den 23de December. 1ste Optrain stoppede 8 Minuter ved Gjethuusfjeldet af Mangel paa Damp.

Menneske dræbt:

Den 12te Mai. Idet Fyrbøderen ved Bægna, Erik Tollefsen, vilde springe fra Heen Stations Platform hen paa en af Vognene i et Grustrain, der passerede forbi, blev han fra Grusvognen kastet imod en paa Heen Sidespor staaende Vogn og forslog Bryst og Hoved saaledes, at han efter 1½ Times Forløb døde.

Dyr overkjørt:

Den 14de Juni ihjelkjørtes et Faar af 2det Optrain ved Heenaaen.

Stene etc. lagte paa Skinnerne:

Den 13de April	vare	2	Stene lagte paa Skinnerne mellem Ask og Skjærdalen.	
- 6te Mai	„	1	større Steen lagt paa Skinnerne ved Ellingrud.	
- 14de Juni	„	1	Steen - - —	strax søndenfor Mjøndalen.
- 6te Juli	„	1	Stør - - —	i Kurven ved Heenaaen.

Alt opdaget af Skinnelæggere, før Train passerede.

*Hvor Train ovenfor er angivet at være kjørt med 2 eller 3 Maskiner, har i Regelen den ene af disse ført Sneploug. Den Maskine, der har havt Sneploug, har efter Omstændighederne enten været tilkoblet Trainet, eller gaaet enten alene eller assisteret af en Hjælpemaskine i Stationsafstand foran samme.

Drammen, i Direktionen for Drammen-Randsfjord Jernbanen, den 1ste Oktober 1871.

Breder. Joh. J. Schwartz. I. A. Juel.

C. Krefting.

Statistique de l'exploitation pour les exercises 1868—1870.

		$\frac{13}{10}$ 1868-$\frac{31}{12}$ 1869.	1870.
Longueur et capital employé.			
Longueur total exploitée	Miil	8.0	8.0
	kilom.	90.36	90.36
Capital employé par „Miil"	Spd.	145000	145000
- kilom.	fr.	72160	72160
Matériel roulant.			
Nombre des locomotives		6	6
— - voitures à voyageurs		29	29
— - — de poste		3	3
— - wagons à marchandises		145	145
— - voitures et wagons en total		177	177
Capacité de charge des wagons à marchandises en total	centners	14500	14500
	kil.	722265	722265
Do. Do. Do. Do. par „Miil" de chemin exploité	centners	1813	1813
	kil. par kilom.	7995	7995
Mouvement.			
Parcours des locomotives en total*)	Miil	18044	14355
	kilom.	203807	162140
Consommation en combustible par „Miil" parcouru	℔'s	103	135
	kil. par kilom.	4.54	5.95
Nombre des voyageurs		215701	162402
— - centners des marchandises		660612	652591
	kil.	32905989	32506452
Total des „Miil" parcourus par les voyageurs	Miil	476477	355190
	kilom.	5381808	4011871
Do. - „Centnermiil" — - - marchandises	Centnermiil	2972184	3246380
	kil. × kilom.	1672208450	1826476446
Quantités moyennes, calculées sur toute la longueur du chemin de fer	voyageurs	59560	44399
— — — - „ - — - marchandises	centners	371523	405798
	kil.	18506070	20213354
Produits financiers de l'exploitation.			
Recettes résultants du transport des voyageurs	Spd.	31357	23778
	fr.	176257	133656
— — — - bagages, de la poste, des equigages, chevaux, chiens et bestiaux	Spd.	3504	3121
	fr.	19696	17543
— — — - des marchandises	Spd.	28758	24404
	fr.	161649	137175
— — — - des revenus autres	Spd.	2607	2599
	fr.	14654	14609
	Total Spd.	66226	53903
	fr.	372256	302983

*) page 25.

C. No. 8.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

		$\frac{18}{10}$ 1868-$\frac{31}{12}$ 1869.	1870.
Dépenses: A. pour l'entretien et la surveillance de la voie	Spd.	13291.3	9454
	fr.	74710	53141
B. pour l'exploitation: a) traction et entretien des locomotives	Spd.	7522	6954
	fr.	42281	39088
b) entretien des voitures et wagons	Spd.	2902	2689
	fr.	10312	15115
c) entretien des stations et du télegraphe	Spd.	1432.3	1162
	fr.	8051	6532
d) salaires du personel des stations et des conducteurs, frais d'eclairage, de combustible etc. des stations	Spd.	12479.2	9790
	fr.	70146	55039
C. frais généraux	Spd.	7146.8	8284
	fr.	40172	46564
Total	Spd.	44773.6	38333
	fr.	251672	225409
Produit net	Spd.	+ 21452.4	+ 15570
	fr.	+ 120504	+ 87519

Résultats statistiques calculés sur les moyennes.

„Miil" parcourus par chaque locomotive	Miil	3007	2393
	kilom.	33964	27029
Rapport des „Miil" de parcours à un „Miil" de longueur		2255	1794
Parcours moyen d'un voyageur	Miil	2.2	2.2
	kilom.	24.85	24.85
— — d'un centre de marchandises	Miil	4.5	5.0
	kilom.	50.83	56.48
Produit par „Miil„ d'un voyageur	Spd.	0.065	0.066
	par kilom. fr.	0.0323	0.0328
— — d'un centre de marchandises	Spd.	0.0097	0.0075
	par kilom. d'un kil. fr.	0.000097	0.000075
Produit brut par „Miil" de la longueur exploitée:			
des voyageurs et bagages	Spd.	3981.25	3015
	par kilom. fr.	1981.16	1500
des marchandises, bestiaux etc.	Spd.	3971.13	3398
	par kilom. fr.	1976.18	1691
des revenus autres	Spd.	325.87	325
	par kilom. fr.	162.18	162
	Total Spd.	8278.25	6738
	par kilom. fr.	4119.52	3353
Produit brut par „Miil" du parcours des locomotives*), **):			
des voyageurs et bagages	Spd.	1.90	1.75
	par kilom. fr.	0.946	0.876
des marchandises etc.	Spd.	1.89	1.98
	par kilom. fr.	0.941	0.950
des revenus autres	Spd.	0.16	0.19
	par kilom. fr.	0.077	0.095
	Total Spd.	3.95	3.92
	par kilom. fr.	1.964	1.951

*) 16774 Mile. **) 13741.
189470 kilom. **) 155206.

Drammen-Randsfjord Jernbanens anden Driftsberetning. 1ste Januar til 31te December 1870.

		$\frac{13}{10}$ 1868-$\frac{31}{12}$ 1869.	1870.
Dépenses par „Miil" de la longueur exploitée:			
des A (l'entretien de la voie)	Spd.	1661	1182
	par kilom. fr.	826.60	588.16
- Ba (l'exploitation, locomotives)	Spd.	940	869
	par kilom. fr.	467.79	432.41
- Bb (Do. voitures et wagons)	Spd.	363	336
	par kilom. fr.	180.65	167.19
- Bc (Do. l'entretien des stations)	Spd.	179	145
	par kilom. fr.	89.08	72.15
- Bd (Do. salaires du personel des stations etc.	Spd.	1560	1224
	par kilom. fr.	776.34	609.06
- C (frais généraux)	Spd.	893	1036
	par kilom. fr.	444.41	515.51
	Total Spd.	5596	4792
	par kilom. fr.	2784.87	2384.49
Dépenses par „Miil" du parcours des locomotives*), **):			
des A (l'entretien de la voie)	Spd.	0.792	0.688
	par kilom. fr.	0.394	0.342
- Ba (l'exploitation, locomotives)	Spd.	0.449	0.506
	par kilom. fr.	0.223	0.252
- Bb (Do. voitures et wagons)	Spd.	0.173	0.196
	par kilom. fr.	0.086	0.098
- Bc (Do. l'entretien des stations)	Spd.	0.085	0.085
	par kilom. fr.	0.043	0.042
- Bd (Do. salaires du personel des stations etc.	Spd.	0.744	0.712
	par kilom. fr.	0.370	0.354
- C (frais généraux)	Spd.	0.426	0.602
	par kilom. fr.	0.212	0.300
	Total Spd.	2.669	2.790
	par kilom. fr.	1.328	1.388
Produit net par „Miil" de la longueur exploitée	Spd.	+ 2681.55	+ 1946
	par kilom. fr.	+ 1334.48	+ 968.33
— - „ — du parcours des locomotives*), **)	Spd.	+ 1.28	+ 1.13
	par kilom. fr.	+ 0.637	+ 0.562
Rapport de la perte ou du produit net au capital employé	pour cent	+ 1.849	+ 1.342
— - - dépense totale à la recette brute	- -	67.6	71.1
— à la dépense totale des dépenses spéciales	- -		
— sous A (l'entretien de la voie)	- -	29.8	24.7
— - B (l'exploitation)	- -	54.4	53.7
— - C (frais généraux)	- -	15.8	21.6
— à la recette totale des recettes spéciales:			
Voyageurs et bagages	- -	48.1	44.8
Marchandises, bestiaux etc.	- -	48.0	50.4
Revenus autres	- -	3.9	4.8
— à la recette totale des dépenses spéciales:			
sous A (l'entretien de la voie)	- -	20.1	17.5
- B (l'exploitation)	- -	36.7	38.2
- C (frais généraux)	- -	10.8	15.4

Observations.

1 Speciedaler = 5 Franc 62.1 Centimes.
1 Miil (36000 Fod) = 11.295 Kilométres.
1 Centner (100 ℔) = 49.81137 Kilogrammes.